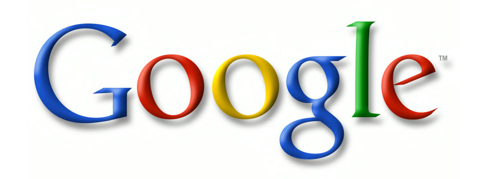
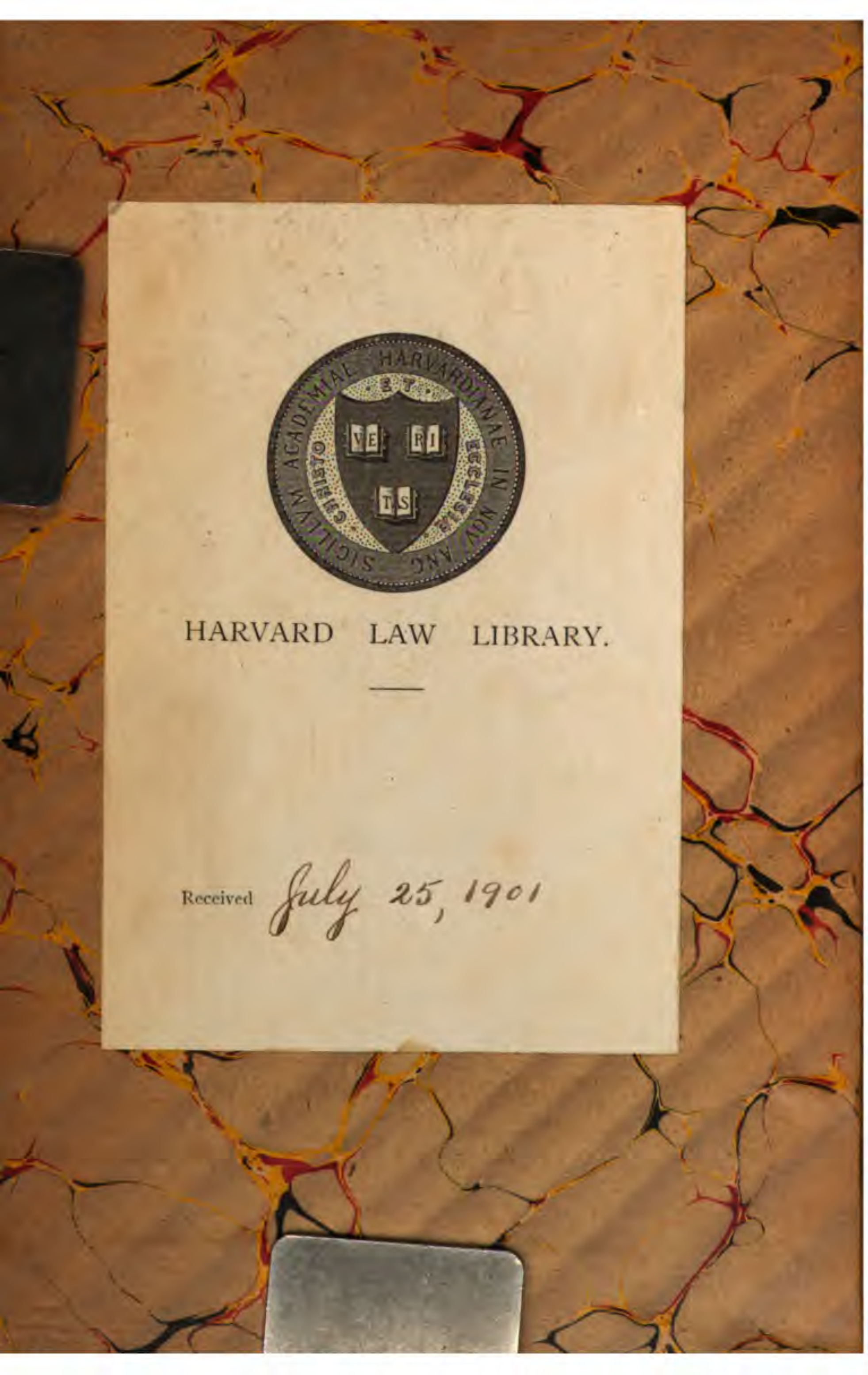
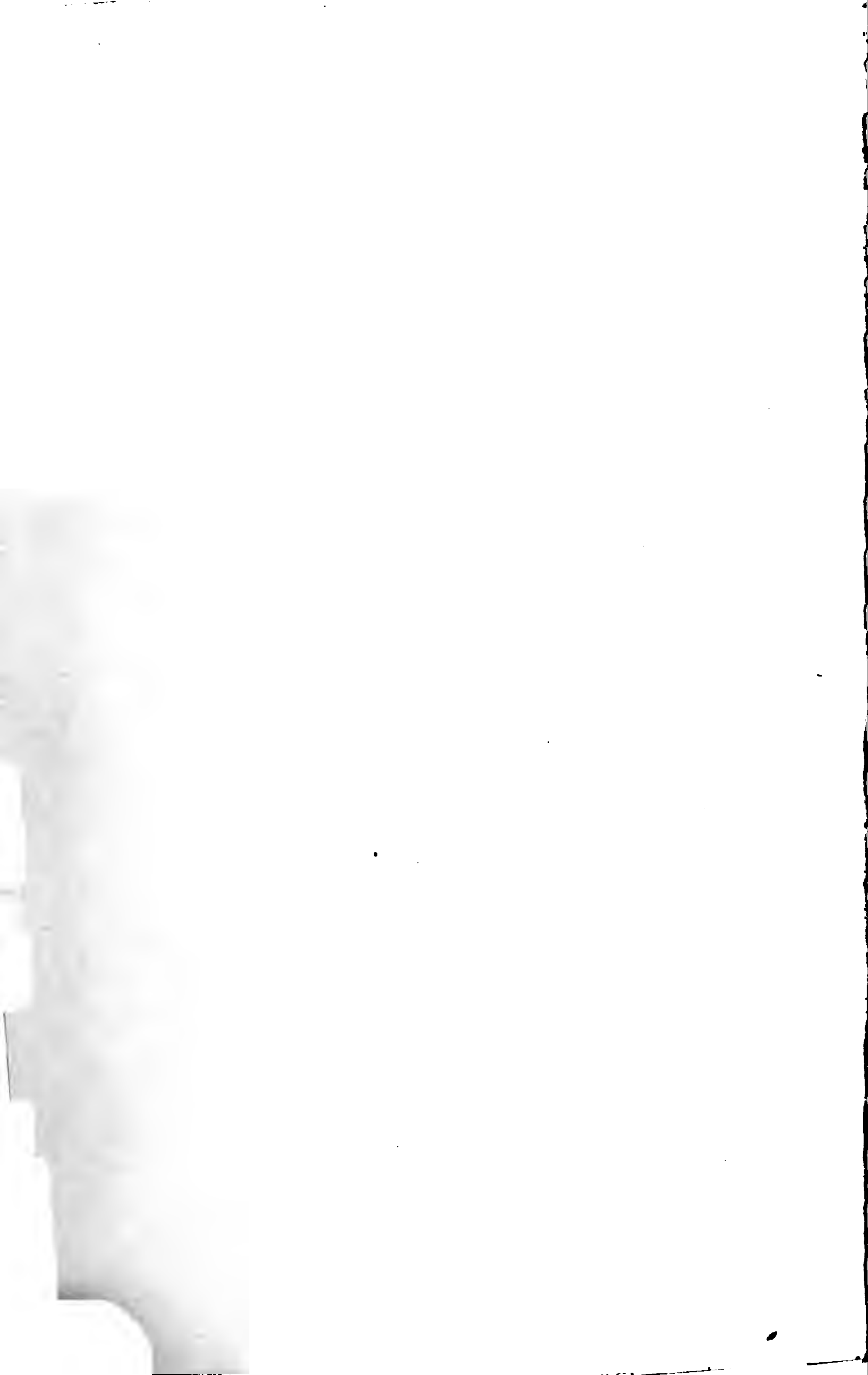


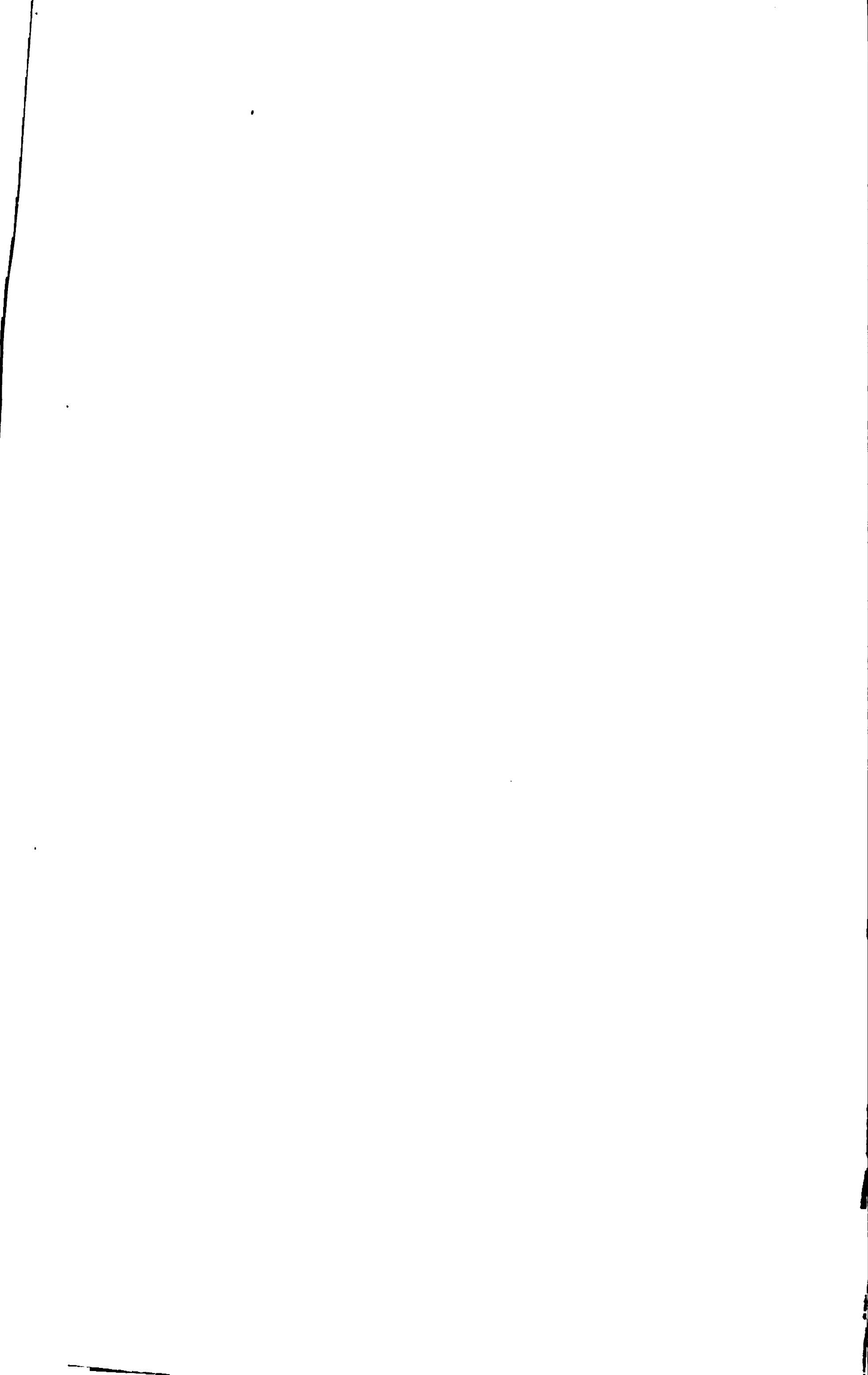




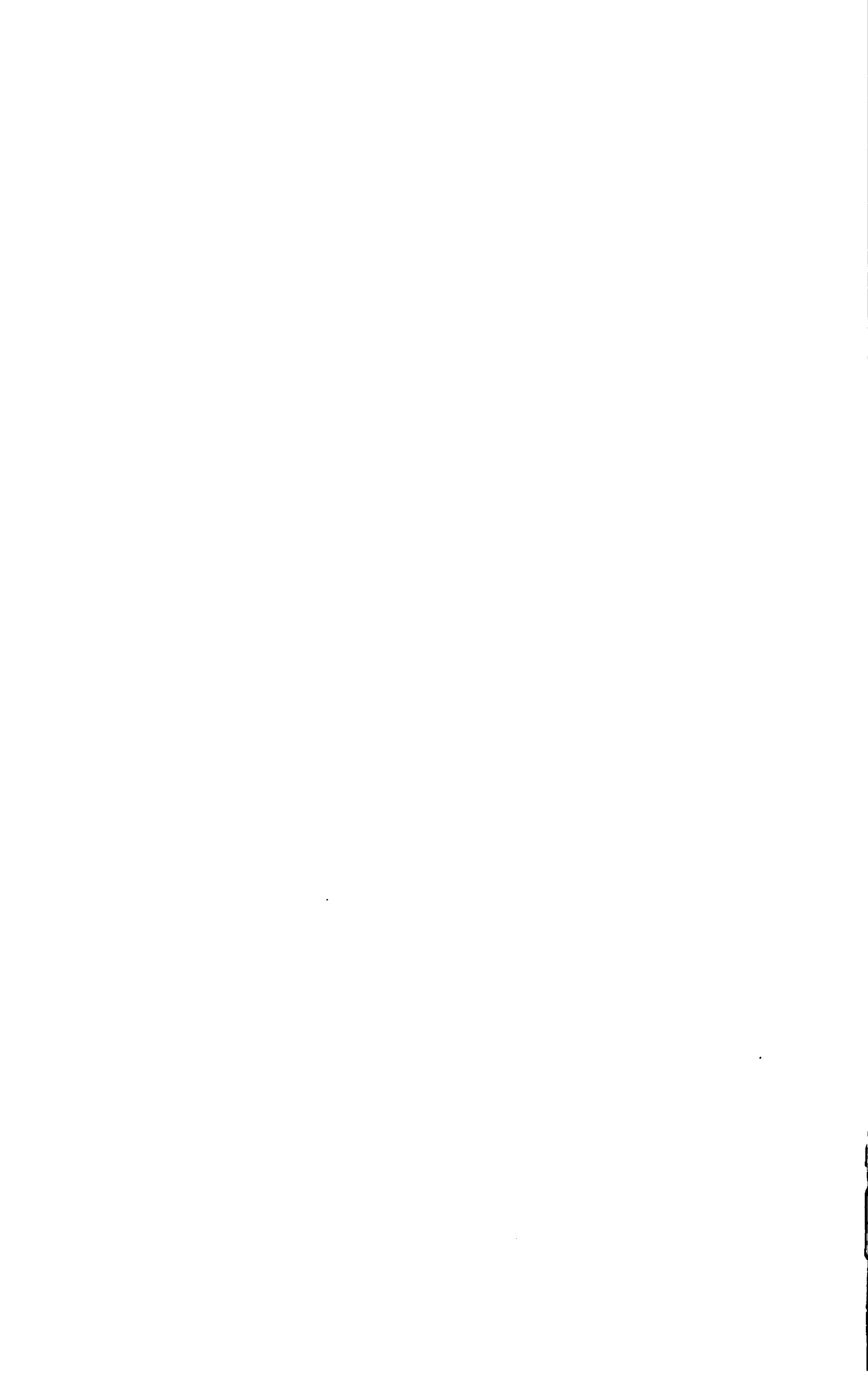




France

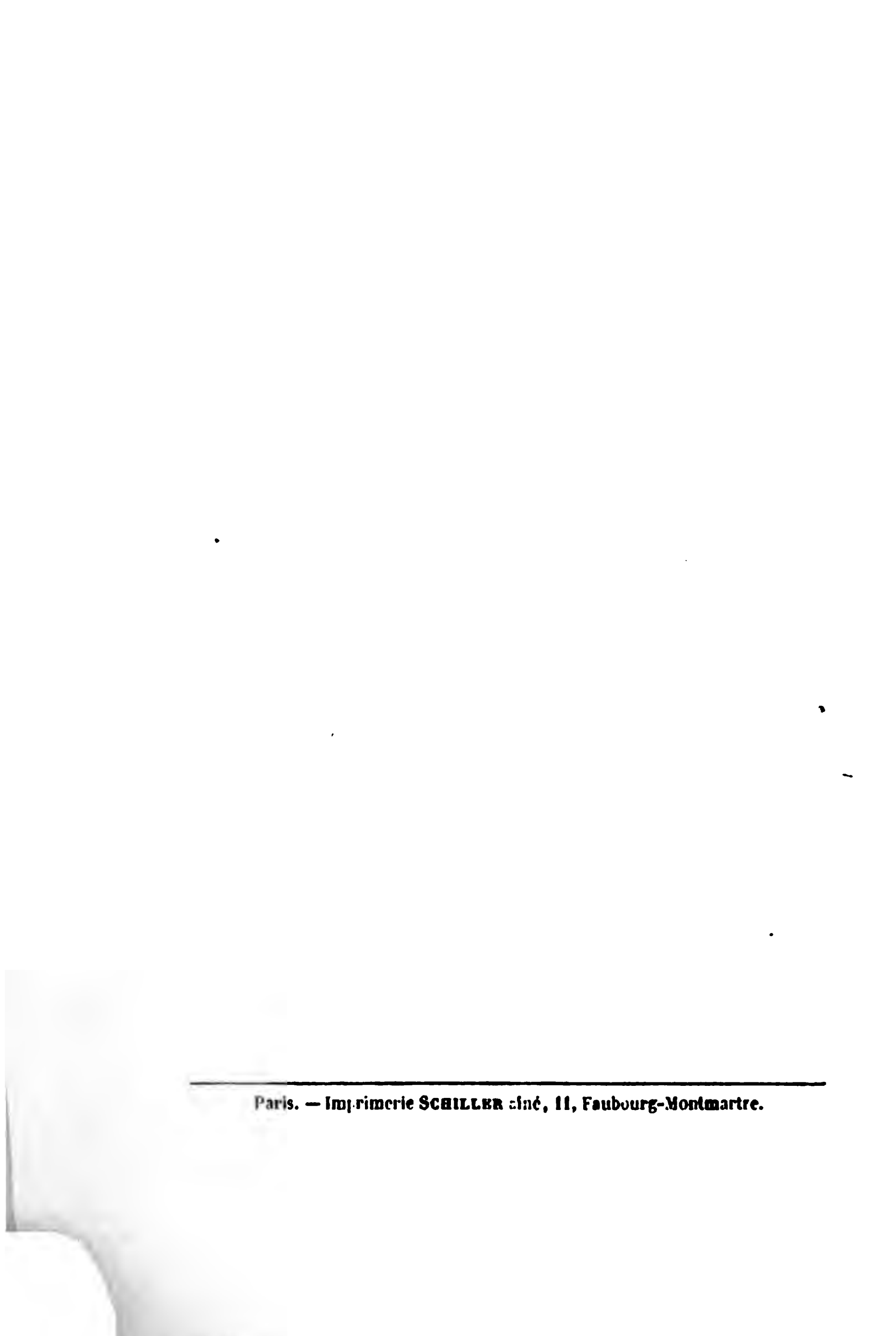






DU TRANSPORT

PAR EAU ET PAR TERRE.



Paris. — Imprimerie SCHILLER aîné, 11, Faubourg-Montmartre.

DU TRANSPORT PAR EAU ET PAR TERRE.

NAVIGATION MARITIME ET INTÉRIEURE ; COMMISSIONNAIRES; MESSAGERIES.

CHEMINS DE FER,

TÉLÉGRAPHIE, POSTES, VOITURES, ETC.

SUIVI D'UNE TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES ET DE JURISPRUDENCE.

PAR

M. Louis **POUGET**,

AVOCAT,

Membre correspondant de l'Institut des *Actuaries* de Londres,
Auteur du *Dictionnaire et du journal des Assurances;*
Des *Droits et Obligations des divers Commissionnaires;* des *Principes de Droit maritime*, etc.

TOME SECOND.

PARIS,

AUGUSTE DURAND,
LIBRAIRE-ÉDITEUR,
7, rue des Grès,

NAPOLÉON CHAIX,
LIBRAIRE,
20, rue Bergère.

1859.

DU TRANSPORT
PAR EAU ET PAR TERRE.

DEUXIÈME PARTIE.

DU TRANSPORT PAR TERRE.

CHAPITRE III.

DU TRANSPORT PAR TERRE.

§ 1. — DU COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT EN GÉNÉRAL ET DES MESSAGISTES (1).

Sommaire.

145. Causes qui ont retardé les progrès du transport; de la nécessité et de l'importance du contrat de transport par terre;
146. Définition du contrat;
147. Sa nature;
148. Capacité des parties contractantes;
149. Objet du contrat;
150. Sa formation par demandes ou par offres; la remise de l'objet de transport n'est pas seule constitutive du contrat: formation tacite ou expresse; le commissionnaire doit accomplir son mandat avec loyauté soit à l'égard du commettant, soit à l'égard des voituriers ou commissionnaires intermédiaires. (*Vide* p. 16.)

145. Le contrat de transport, tel qu'il a lieu aujour-

(1) En abordant le transport par terre, nous devons dire que

d'hui, n'était point connu anciennement; les rapports commerciaux, en effet, étaient lents entre les peuples et les divers pays. Le négoce ne s'exerçait que par compagnies et en caravane; les marchands suivaient leurs marchandises par terre ou s'embarquaient avec elles. La navigation maritime et intérieure qui alimente les transports par terre, était entravée; les mers étaient infestées par des pirates : d'un autre côté, les vexations féodales ravageaient les routes.

On connaît l'histoire des *Routiers*, de 1209 notamment à 1700.

« Ces pillards, dit l'auteur du *Dictionnaire de l'Ancien régime et des Abus féodaux*, qui tenaient presque tous à des familles considérables, qui avaient des propriétés et possédaient des châteaux et des forteresses, n'avaient pas une conduite assez opposée à celle des seigneurs grands propriétaires, pour que ceux-ci eussent beaucoup d'intérêt à s'en plaindre et à réprimer leurs excès. Le peu-

---

quoique nous ayons classé dans des chapitres spéciaux les entrepreneurs de transport, les messageries proprement dites et les chemins de fer, il y a évidemment une grande analogie entre les matières que contiennent ces divers chapitres ou paragraphes. Nous conserverons cependant cette classification qui nous permettra d'exposer d'abord les principes généraux qui conviennent à tous les commissionnaires en général; nous ferons ensuite connaître ce qui est spécial à une certaine classe de ces commissionnaires, tels que chemins de fer, télégraphes, postes, etc.

Nous établirons, dans un paragraphe suivant, la distinction qui doit exister entre l'entrepreneur de transport et le commissionnaire de transport.

ple seul souffrait, et si quelquefois ses gémissements parvenaient jusqu'au pied du trône, le souverain, occupé à défendre sa couronne sans cesse attaquée par ses grands vassaux, ne pouvait que difficilement mettre sur pied les troupes nécessaires pour réprimer le brigandage; et s'il parvenait à mettre une armée en campagne, c'était bientôt un nouveau fléau pour le pauvre peuple qui était rançonné, et par les brigands, et par les soldats destinés à les combattre. »

Plus tard, avec les progrès de la civilisation, le commerce ayant pris de l'extension, les communications étant plus sûres, le commissionnaire de transport devint une nécessité.

Si le contrat de commission qui a rapport à l'achat des marchandises ou à leur vente et aux opérations de banque ou d'assurances, a une grande utilité puisqu'il est pour les nations un instrument de richesse (1), le contrat de commission par voie de transport, n'est pas moins important, car il est l'auxiliaire obligé de la plus grande partie des transactions commerciales (2).

146. Le contrat de commission par voie de transport est, en effet, celui par lequel un individu s'engage à transporter ou à faire transporter un objet d'un lieu à un autre dans un temps donné, pour un prix déterminé et dans l'intérêt du consommateur et du producteur.

---

(1) Voy. M. Say, *Cours comp. d'économie politique*, t. I, 2e partie, chap. XIII et suiv,

(2) Sur l'origine des voituriers, voy. Persil, p. 181.

147. On sait que le contrat de commission appliqué à l'achat ou à la vente des marchandises, aux opérations de banque ou aux assurances est un contrat synallagmatique, puisque, dans ce contrat, deux parties sont en présence avec des obligations respectives, mais en dehors de ce caractère commun à la pluralité des contrats, celui qui nous occupe se combine nécessairement avec le mandat et le louage d'industrie. Il faut encore reconnaître que le contrat qui a pour objet la commission de transport n'offre pas seulement une combinaison avec le mandat ou le louage d'industrie (1), il tient aussi du dépôt (2), et

---

(1) Voy. Goujet et Merger, v° *Commissionnaire de transport*, n° 703.

(2) C. Nap., art. 1782; Dalloz, nouvelle édition, v° *Commissionnaire de transport*, n° 299.

Si le Code Napoléon (art. 1782) a d'abord placé les règles qui concernent le voiturier, au titre du louage; ces règles se combinent ensuite avec celles déterminées par les articles 96 et suivants du Code de commerce. (Voy. Duvergier, *du Louage*, t. II, n° 317.)

Si le voiturier est obligé de charger sur un bateau ou sur une voiture qui a été convenue entre les parties, le contrat de transport tient à la fois du louage des choses et du louage d'industrie, et alors on pourrait appliquer l'article 215 du Code du commerce. Cet article porte :

« Le bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire ; et même, dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie. Le bâtiment est censé prêt à faire voile lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage. » (C. de comm., article 215.)

même, dans certaines circonstances à préciser ultérieurement, du dépôt nécessaire.

Dans le contrat de commission qui a lieu pour le transport d'une chose, le commissionnaire, en effet, est chargé pour un certain temps de la garde de celle-ci ; il en est dès lors dépositaire, et est soumis par conséquent à toutes les obligations résultant du dépôt. Il peut aussi exercer tous les droits qui compètent à un dépositaire, soit pour les frais faits pour la conservation de la chose, soit pour le salaire ou autres droits qui sont dus.

148. La capacité est en général nécessaire pour la formation de tous les contrats ; l'individu qui contracte doit être capable de former le contrat par lequel il veut se lier : si celui qui exerce la profession de commissionnaire, soit pour acheter des marchandises qu'il transmettra au commettant, soit pour vendre quand il a accepté la commission, doit pouvoir s'obliger ; de même, toute personne qui veut être commissionnaire de transport doit pouvoir être commerçante, car la commission pour le transport est un acte de commerce (1).

L'article 632 du Code de commerce répute en effet acte de commerce toute entreprise de transport. Toutefois, un acte isolé ne serait pas un acte de commerce précisément parce que la loi a qualifié la commission dans l'espèce *d'entreprise de transport* par terre et par eau (2).

149. Tout objet peut former la matière du contrat de

---

(1) Dalloz, *loco citato*, n° 299.

(2) Dalloz, n°s 306, 384.

commission par transport; il faut cependant que cet objet ne présente par lui-même aucun caractère illicite, contraire aux lois ou aux bonnes mœurs (1).

Ainsi, on devrait considérer comme illicite le contrat qui aurait pour objet l'exportation défendue de marchandises.

150. Dans le contrat de commission pour l'achat ou pour la vente de marchandises, pour les opérations de banque ou pour les assurances, les offres d'une part ou les demandes de l'autre constituent le contrat; c'est ainsi que dans la matière qui nous occupe, le contrat peut se former par des offres ou des demandes (2).

La remise de l'objet à transporter est sans doute nécessaire pour l'exécution du contrat, mais elle est indépendante de sa formation : quelques exemples mettront davantage en lumière cette doctrine (3).

---

(1) Dalloz, nos 299, 305.

(2) Voy. Persil, p. 101.

Le commissionnaire, qui sur de fausses nouvelles que des marchandises expédiées à un tiers, à qui il est chargé de les transmettre, sont arrivées dans ses magasins, donne avis de cette prétendue arrivée au destinataire et l'invite à les retirer de suite, a pû être déclaré n'être pas, pour ce seul fait, tenu envers ce destinataire, en cas de pertes ou d'avaries, des obligations du commissionnaire, s'il n'a pris aucun engagement en cette qualité, ni par un contrat particulier, ni par la lettre de voiture, sans que l'arrêt, qui le juge ainsi d'après les faits et actes de la cause, ait violé les articles 98, 99, 100 et 101 du Code de commerce (Cass., req., 7 avril 1835; D. P. 35-1-261).

(3) Mais suivant MM. Goujet et Merger, v° *Commissionnaire de transport*, p. 192, le contrat participant du dépôt n'est parfait que par la

Un commettant s'adresse à un commissionnaire de transport et lui demande s'il veut bien se charger de transporter 100 balles de coton du Havre à Paris pour un prix déterminé; le commissionnaire accepte le mandat; le contrat est formé.

Le commissionnaire, en effet, a pu ne pas attendre la remise des marchandises pour se procurer les hommes et les voitures nécessaires pour le transport qui lui est confié, il a pu déjà, au moment où il a souscrit à la demande qui lui était faite, croire que le contrat était sérieusement formé, faire ainsi les achats nécessaires pour le conduire à son exécution. Le transport de la chose n'est donc qu'une conséquence de la formation antérieure du contrat. Le contrat, au surplus, peut être formé soit tacitement, soit expressément (1). L'acceptation, dans certains cas, est

---

remise des objets à l'entrepreneur de transport ou à ses employés. Sous ce point de vue c'est un contrat réel, qui n'exclut ni le consentement ni la capacité des parties contractantes. (Voy. dans le même sens Dalloz, n° 305.)

(1) Sur le mandat tacite, voy. Delamarre et Lepoitvin, t. I, n° 81.

La remise d'une caisse, pour la rendre à sa destination, faite au préposé d'un entrepreneur de roulage, engage la responsabilité de ce dernier, encore bien qu'il ne soit pas justifié d'une acceptation expresse du mandat. (Cass., req., 4 décembre 1837; D. P. 38-1-15).

Le commissionnaire de roulage, à qui on annonce un envoi de marchandises, et qui, après avoir reçu les lettres de voiture, garde les marchandises ne faisant point connaître son intention de ne point s'en charger, est censé, par cela seul, accepter le mandat. Il répond, en conséquence, de la perte des marchandises. (Rennes, 2 juillet 1811; S. 13-2-105.)

forcée (1). Il doit résulter de la doctrine qui précède, que lorsque le contrat est formé, le commettant doit remettre la chose qui est l'objet du transport. Le commissionnaire a le droit d'exiger qu'elle lui soit remise. Si le commettant révoquait le mandat, même *re integra*, la chose n'étant pas livrée, il pourrait, suivant les circonstances, être soumis à des dommages-intérêts que le juge appréciera suivant le préjudice éprouvé.

Le commissionnaire, soit à l'égard du commettant, soit à l'égard des autres commissionnaires, doit remplir avec loyauté son mandat (2).

Ainsi, à l'égard du commettant, le commissionnaire doit veiller à la conservation de la chose qui lui est confiée ; s'il y a perte ou avarie, la réparation doit être entière.

Lorsqu'il y a retard dans la remise des objets, le préju-

---

(1) Lorsqu'un commissionnaire de transport est depuis longtemps en correspondance avec un autre commissionnaire, qu'il est même avec lui en compte courant, et que ce compte courant paraît le constituer débiteur, il peut être déclaré responsable de son refus de se charger d'un transport de marchandises qui lui est adressé par son correspondant, et par suite, du retard ou défaut d'arrivée de ces marchandises. (Paris, 21 décembre 1836 ; S. V. 37-2-307.)

(2) Le commissionnaire de transport, qui accepte, pour les expédier, des remises faites dans ses bureaux, en laissant croire qu'elles étaient déposées dans les bureaux d'un autre commissionnaire de banque voisin, et que l'expédition serait faite par ce dernier, commet un acte de concurrence déloyale qui le rend passible de dommages-intérêts. (Trib. de comm. de la Seine, 30 janvier 1855 ; Lehir, 1855, p. 568).

dice entier doit aussi être réparé. Le tiers ou le quart du prix du transport, stipulé comme pénalité, est le plus souvent un dédommagement insuffisant, et si, en principe, *le laissé pour compte* ne peut être admis, il faut bien cependant reconnaître qu'il est des cas où le destinataire ne sera justement indemnisé que par ce moyen ; c'est donc une obligation pour le commissionnaire de l'accepter.

En ce qui touche l'application des articles 103, 105, 106, 108 du Code de commerce, il ne faut pas violenter la loi. Ainsi, le cas fortuit prévu par le législateur, et qui a pour effet d'exonérer le commissionnaire de toute responsabilité, ne doit pas être précédé d'une faute, car alors le commissionnaire ne peut imputer qu'à lui l'événement qui a causé la perte ou l'avarie. Pourquoi aussi donnerait-on aux articles 105, 106 et 108 plus d'extension qu'ils n'en ont. Les exceptions, qui protègent les commissionnaires, ne doivent donc pas être étendues d'un cas à un autre.

Tel est l'aperçu rapide des obligations des commissionnaires de transport, s'ils veulent exécuter loyalement leur mandat. Mais ces obligations sont aussi la conséquence de droits qui appartiennent au commissionnaire et que nous exposerons dans des paragraphes successifs.

§ 2. — DIVERSES ESPÈCES DE COMMISSIONNAIRES PAR TERRE.

Sommaire.

151. Des diverses espèces de commissionnaires de transport par terre; commissionnaires proprement dits; entrepreneurs de transport; voituriers;
152. Entrepreneurs de diligences; administrations des chemins de fer, etc., etc.;
153. Obligation de prendre patente; pénalité; police du roulage;
154. Article 419 du Code pénal; délit de coalition.

151. On distingue plusieurs sortes de commissionnaires de transport par terre. Le commissionnaire de transport proprement dit, l'entrepreneur de transport par terre (1).

Sous le nom de commissionnaire de transport, on désigne plus particulièrement ceux qui traitant en leur nom, ou au nom des commettants (art. 92 du Code de commerce), font des marchés avec des voituriers ou des entrepreneurs de transport.

On appelle, au contraire, entrepreneurs de transports, ceux qui se chargent de faire transporter les marchandises d'un lieu dans un autre par des hommes attachés à leur établissement de transport, et qui prennent le nom de voituriers.

Les obligations et les droits de l'entrepreneur de transports ou du voiturier sont réglés par des principes qui ont une certaine analogie.

---

(1) Goujet et Merger, v° *Commissionnaire de transport*, n° 2.

En effet, les entrepreneurs de transports et les voituriers sont soumis à des règles communes, que nous aurons à expliquer en rappelant à cet égard les dispositions du Code Napoléon et celles du Code de commerce. (Art. 1782 et suivants; 96 et suivants du Code de commerce.)

Si la loi semble ne parler que de l'entrepreneur de transport et du voiturier, il faut néanmoins établir la distinction ci-dessus afin de tracer une ligne de démarcation entre les obligations du commissionnaire chargé de conclure un marché pour un transport et l'entrepreneur de transport lui-même et son voiturier. Car, le commissionnaire de transport, qui a conclu un marché pour son commettant, peut être déchargé de toute responsabilité après avoir remis les effets à transporter. Au contraire, l'entrepreneur de transport qui a reçu les effets à transporter est responsable des entrepreneurs de transport intermédiaires.

Au surplus, malgré cette distinction, nous emploierons indifféremment le mot commissionnaire de transport ou entrepreneur de transport, et il ne pourra y avoir confusion puisque la mission du commissionnaire proprement dit de transport est limitée au seul cas que nous venons de signaler, et qui, en définitive, rentre dans la généralité des termes des articles 91 et 92 du Code de commerce, titre 6, section 1.

M. Pardessus (t. II, n° 537) distingue les commissionnaires de transport et les entrepreneurs de transport autrement que nous venons de le faire; suivant cet auteur, les premiers sont ceux qui reçoivent la marchandise et la remettent à des entrepreneurs qui la conduisent. M. Dalloz

(n° 301) considère ces deux commerçants comme des entrepreneurs de transport, et nous croyons que c'est avec raison, mais nous maintenons la distinction que nous avons établie plus haut parce qu'elle détermine une ligne de démarcation entre le commissionnaire agissant pour une opération de transport en son nom ou au nom du commettant, et l'entrepreneur de transport lui-même; ces obligations du second commissionnaire sont évidemment plus nombreuses que celles du premier puisqu'elles embrassent l'acte du transport lui-même et toutes les conséquences qui en découlent.

Les voituriers sont ceux qui, attachés à des établissements ayant pour but le transport des marchandises, en effectuent le transport qui leur est confié. Les voitures de transport appartiennent à l'établissement de transport, ou bien les voituriers en sont propriétaires ou simples locataires. Le voiturier peut du reste contracter aussi directement avec l'expéditeur.

152. Nous placerons à part et dans une deuxième classe les entreprises de transport connues sous le nom d'entreprises de voitures publiques; que ces moyens de transport prennent le nom de messagerie ou de chemins de fer.

Cette dernière classe d'entrepreneurs de transport se distingue des autres, en ce que ceux-ci se chargent du transport des personnes aussi bien que de celui des marchandises, et qu'alors ils sont obligés de partir aux jours et heures annoncés, que leur chargement soit ou ne soit pas complet.

153. Les divers entrepreneurs de transport étant com-

merçants, sont, comme tels, soumis à la patente (1); la peine infligée pour n'avoir pas pris une patente est une amende (2).

Le roulage a ses règles auxquelles doit se conformer l'entrepreneur de transport (3).

Ainsi, au nombre des lois, des décrets qui statuent sur la police du roulage, il importe de mentionner notamment :

L'ordonnance du roi portant prorogation du délai fixé par l'article 5 de l'ordonnance du 2 octobre 1844, relative au poids des voitures de roulage (4);

L'ordonnance du roi portant également prorogation du délai fixé par l'article 5 de l'ordonnance du 2 octobre 1844 (5);

Le décret portant une semblable prorogation (6);

---

(1) Dalloz, *loco citato*, n[os] 299, 307.

(2) Nul ne peut exciper de la qualité de commissionnaire de roulage s'il n'est pourvu d'une patente. (Cass., 18 juillet 1806; D. A., 4-152.)

Le commissionnaire qui a négligé de prendre une patente est non recevable à exciper de sa qualité de commissionnaire vis à vis des contributions indirectes. (Cass., 18 juillet 1806, Goujet et Merger, v° *Commissionnaires de transports*, p. 191.)

(3) Sur la police du roulage, voyez le traité de la police du roulage dans ses rapports avec les tribunaux de simple police par M. N.-A. Guilbon, juge de paix de Palaiseau, et le compte-rendu dans le *Courrier des tribunaux* du 12 juillet 1857. Nous citerons à la fin de cet ouvrage les lois principales en vigueur.

(4) 22 septembre 1846; D. P., 46-3-174.

(5) 2 octobre 1844, 1[er] octobre 1847; D. P., 47-4-185.

(6) 1[er] octobre 1849; D. P., 49-4-154.

La loi sur la police du roulage et des messageries publiques (1);

Cette loi est inapplicable aux faits antérieurs à sa promulgation;

Le décret portant règlement sur la police du roulage et des messageries publiques (2).

Ces diverses lois ou ordonnances contiennent :

1° Des dispositions communes à toutes les voitures;

2° Des dispositions relatives aux voitures ne servant pas au transport des personnes;

3° Les dispositions applicables aux voitures servant, au contraire, au transport des personnes; elles constatent aussi le droit du fisc sur les voitures publiques, dont nous parlerons ultérieurement, le droit des postes aux chevaux et enfin des maîtres de poste sur les voitures publiques.

154. Les commissionnaires, qui s'entendraient entre eux pour élever le prix du transport, pourraient être poursuivis comme coupables du délit de coalition, en vertu de l'article 419 du Code pénal.

---

(1) 30 mai 1851; D. P., 51-4-78.

(2) 10 août 1852; D. P., 52-4-192.

§ 3. — FORMATION DU CONTRAT DE TRANSPORT ET DES MOYENS DE PREUVE DU CONTRAT.

Sommaire.

155. Comment est prouvé le contrat de commission de transport? La remise de la chose à transporter est-elle par elle-même une preuve du contrat? *In notis*, timbre de la lettre de voiture;
156. Noms que reçoivent les titres constatant le contrat de commission de transport; modes divers de preuve; fausses lettres de voiture; bulletins; récépissés. (*Vide* § 4.)

155. Le contrat de commission, pour le transport, peut se former comme le contrat pour l'achat ou pour la vente des marchandises, ou pour les opérations de banque, ou les assurances.

Nous avons indiqué dans le paragraphe 1er la formation tacite ou expresse du contrat; (*vide* aussi *infrà*, § 10 des Règles particulières aux entreprises des Messageries).

Le Code de commerce s'est donc servi d'une expression impropre (article 101), en disant que la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier (1). Le contrat existe par la seule conven-

(1) La lettre de voiture n'est qu'un moyen de preuve abandonné à la volonté des parties (art. 1782, 1786, C. Nap., et 101 C. de comm.) En conséquence, la lettre de voiture n'est pas une condition essentielle du contrat qui intervient entre l'expéditeur et le voiturier. (Cass., (ch. des req.), 26 mai 1857).

La cour de cassation (17 avril 1848) exige que les extraits de lettres de voiture soient timbrés lorsque l'original timbré n'y est pas joint. (Voy. instruction de l'administration des domaines du 2 avril

tion des parties; il est suivi de la remise des objets (1).

Au surplus, la remise de la chose n'est pas par elle-même une preuve de la formation du contrat de transport, car l'expéditeur peut avoir fait transporter ses marchandises chez un commissionnaire de transport ou chez un voiturier, sans préalablement s'être assuré de son agrément. Nous examinerons ultérieurement quand il y a obligation, pour les entrepreneurs de transport, de se charger des objets et des personnes à transporter. Déjà nous avons indiqué (p. 7) certains cas par suite desquels le commissionnaire est considéré comme ayant accepté la commission.

156. Le plus souvent, la preuve de contrat pour le transport résulte des titres remis aux mains de l'expéditeur et qui établissent qu'il a confié au commissionnaire de transport les marchandises ou les objets qui doivent être transportés.

En effet, lorsque les marchandises à transporter ont été confiées à un commissionnaire de transport ou à un voiturier, la reconnaissance de la remise des effets est ordinairement constatée par ce qu'on appelle la *lettre de voiture*(2). Toutefois, dit M. Sourdat (t. II, n° 993), le mandat de transpor-

---

1847, n° 18,476, et Lehir, 1848, 1re partie, p. 90. *Vide infrà*, § 4, p. 26, et encore chap. *des Chemins de fer*.)

Les propriétaires n'ont pas besoin de lettre de voiture timbrée pour le transport de leur récolte. (Loi du 11 juin 1842; art. 2; voyez aussi décret du 30 janvier 1809.)

(1) Dalloz, *loco citato*, n° 309; voyez ce que nous avons dit plus haut, p. 6.

(2) Aux termes de l'article 101 du Code de commerce, « la lettre

ter les marchandises se justifie par toutes sortes de preuves.

Ainsi, l'aveu, le serment, la preuve testimoniale, sont aussi autant de moyens de preuve de la formation du contrat.

Si l'acte est commercial par lui-même, un commerçant et même un non-commerçant (1) peuvent donc prouver par témoins la remise d'un objet à transporter lorsque sa valeur s'élève au-dessus de 150 fr. Si l'opération n'est pas commerciale, qu'il s'agisse d'un acte isolé de transport, par exemple, la preuve par témoins ne serait pas en général admissible au-dessus de 150 fr., et les principes résultant de l'application de l'article 1950 du Code Napoléon ne pourraient être toujours nécessairement invoqués (2).

---

(1) Dalloz, *loco citato*, n° 310.

(2) La preuve testimoniale n'est pas admise lorsque le transport a lieu par mer, suivant M. Sourdat, t. II, n° 993, et Pardessus, 3-708.

La loi, dans ce cas, paraît impérative. M. Sourdat invoque, en effet, les articles 273, 281 et suivants du Code de commerce, ainsi conçus :

« Toute convention pour louage d'un vaisseau, appelée *charte partie, affrétement ou nolissement,* doit être rédigée par écrit. Elle énonce le nom et le tonnage du navire, le nom du capitaine, les noms du fréteur et de l'affréteur, le lieu et le temps convenus pour la charge et pour la décharge, le prix du fret ou nolis. Si l'affrétement est partiel, l'indemnité convenue pour les cas de retard. (C. de comm., art. 273.)

Le connaissement doit exprimer la nature et la quantité, ainsi que les espèces ou qualités des objets à transporter. Il indique, le nom du chargeur, le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite, le nom et le domicile du capitaine, le nom et le tonnage du navire, le lieu du départ et celui de la destination. Il énonce le prix du fret.

Le dépôt est, en effet, généralement volontaire, il a seulement pour but de constater le fait de la remise des objets au voiturier (1).

Malgré les termes des articles 1785 du Code Napoléon (2) et 96 du Code de commerce (3), la remise entre les mains du voiturier n'est donc que dans des cas très-exceptionnels un dépôt nécessaire (4).

Or, suivant le Code Napoléon :

« Le dépôt nécessaire est celui qui a été forcé par quelque accident, tel qu'un incendie, une ruine, un pillage,

---

Il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter. Le connaissement peut être à ordre, ou au porteur, ou à personne dénommée. » (C. de comm., art. 281.)

(1) La lettre de voiture, pouvant être à ordre ou au porteur, peut être transmise, soit par endossement, si elle est à ordre, soit par simple tradition, si elle est au porteur, même après l'exécution du contrat de transport et la remise de la marchandise.

Elle n'est susceptible que des exceptions qui tiennent à la nature même du contrat, telles que celles pour déficit, retard ou avarie, mais nullement des paiements par compensation ou autrement.

La lettre de voiture ne portant pas le nom du voiturier, laissé en blanc, est, par cela même, au porteur. (Bordeaux, 23 juin 1854; Lehir, 1855, p. 403.) Voyez encore *infrà*, § 4 et p. 22.

(2) « Les entrepreneurs de voitures publiques par terre et par eau, et ceux des roulages publics, doivent tenir registre de l'argent, des effets et des paquets dont ils se chargent. » (Art. 1785, C. Nap.)

(3) « Le commissionnaire qui se charge d'un transport par terre ou par eau, est tenu d'inscrire sur son livre-journal la déclaration de la nature et de la quantité des marchandises, et, s'il en est requis, de leur valeur. » (Art. 96, Code de comm.)

(4) Dalloz, *loco citato*, n° 310.

un naufrage ou autre événement imprévu. » (Code Napoléon, article 1949.) (1).

« La preuve par témoins peut être reçue pour le dépôt nécessaire, même quand il s'agit d'une valeur au-dessus de cent-cinquante francs. » (C. Nap., art. 1950.)

« Le dépôt nécessaire est d'ailleurs régi par toutes les règles précédemment énoncées. » (Code Napoléon, art. 1951.) (2).

Et comme référence de ces articles précités, le Code Napoléon s'exprime plus haut ainsi :

« Le dépositaire doit apporter, dans la garde de la chose déposée, les mêmes soins qu'il apporte dans la garde des choses qui lui appartiennent. » (C. Nap., art. 1927.) (3).

« Le dépositaire n'est tenu, en aucun cas, des accidents de force majeure, à moins qu'il n'ait été mis en demeure de restituer la chose déposée. » (C. Nap., art. 1929.) (4).

« Il ne peut se servir de la chose déposée, sans la permission expresse ou présumée du déposant. » (C. Nap., art. 1930.) (5).

« Il ne doit point chercher à connaître quelles sont les choses qui lui ont été déposées, si elles lui ont été confiées

---

(1) L. 1, ff. *Depositi.*

(2) L. 1, § 1, ff. *Depositi.*

(3) Inst. lib. IV, t. VI, § 17 ; LL. 20, 32, ff. *Depositi ;* LL. 1 et 5, ff. *Commod.*; L. 1, ff. *de Oblig. vel act.*, L. 23, ff. *Reg. jur.*

(4) L. 1, § 3, 6, 8, 35, ff. *Depositi ;* L. 23, in pr., ff. *de Reg. jur.*; L. 1, § 6, et L. 4, ff. *de Reb. credit.*; L. 5, § 2, ff. *Commodat.*

(5) L. 1, § 35 ; L. 12, § ult. ; L. 14, § 1 ; L. 20, ff. *Depositi ;* L. 7, § 15, ff. *de Pactis ;* L. 29, ff, *Mandati.*

dans un coffre fermé ou sous une enveloppe cachetée. » (C. Nap., art. 1931.)

« Le dépositaire doit rendre identiquement la chose même qu'il a reçue.

« Ainsi le dépôt des sommes monnayées doit être rendu dans les mêmes espèces qu'il a été fait, soit dans le cas d'augmentation, soit dans le cas de diminution de leur valeur. » (C. Nap., art. 1932.) (1).

« Le dépositaire n'est tenu de rendre la chose déposée que dans l'état où elle se trouve au moment de la restitution. (Code Nap., 1933; voy. art. 1936, 1937, 1945.)

Le commissionnaire qui a signé ce qu'on appelle dans l'usage les fausses lettres de voitures est tenu comme l'entrepreneur de transport (2).

On donne le nom de *récépissé* ou de *bulletin de chargement* au titre qui constate la remise des objets à transporter par les entrepreneurs de diligences ou administrations de chemins de fer.

---

(1) Instit. lib. IV, t. I, § 6; L. 25, § 1; L. 29, ff. *Depositi*; L. 3, C. cod. tit..; L. 6, C. *de rei vind.*

(2) Dalloz, *loco citato*, n[os] 323, 330.

Celui qui a souffert qu'on lui donnât la qualité de commissionnaire de roulage, ne peut combattre la demande en garantie des objets qu'on l'a chargé de faire transporter, en prétendant qu'il n'a rendu, en se chargeant du transport de ces objets, qu'un service d'ami. (Rennes, 27 juillet 1819; Goujet et Merger, p. 207.) *Vide suprà, in notis.*

4. — DE LA LETTRE DE VOITURE ET AUTRES TITRES CONSTATANT LE CONTRAT.

Sommaire.

157. Des énonciations de la lettre de voiture et autres titres servant à la preuve du contrat de transport; la lettre de voiture est transmissible par endossement
158. Questions à l'occasion de la signature des lettres de voiture par des personnes qui ne sont pas réellement attachées à l'établissement du commissionnaire de transport;
159. Peut-on être admis à prouver au-delà des termes d'une lettre de voiture?
160. La lettre de voiture doit-elle être faite en double? Du timbre des lettres de voiture;
161. De la valeur du bulletin de chargement ou du récépissé; règles particulières sur l'importance de ces titres;
162. Responsabilité que peuvent faire naître les lettres de voiture.

157. La lettre de voiture est une des preuves du contrat qui existe entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier ou entre l'expéditeur et le voiturier; elle doit, aux termes de la loi, contenir les énonciations suivantes :

« La lettre de voiture doit être datée. Elle doit exprimer : la nature et le poids ou la contenance des objets à transporter, le délai dans lequel le transport doit être effectué. Elle indique : le nom et le domicile du commissionnaire par l'entremise duquel le transport s'opère, s'il y en a un, le nom de celui à qui la marchandise est adressée, le nom et le domicile du voiturier. Elle énonce : le prix de la voiture, l'indemnité due pour cause de retard. Elle est signée par l'expéditeur ou le commissionnaire. Elle présente en marge les marques et numéros des objets à transporter. La lettre de voiture est copiée par le commissionnaire sur un registre

coté et paraphé, sans intervalle et de suite. » (C. de com., art. 102).

Le voiturier doit donc examiner avec soin toutes les énonciations de la lettre de voiture, afin de s'y conformer (1).

La lettre de voiture est transmissible par la voie de l'endossement (2); dès lors, comme généralement l'endossement a pour but de transférer une propriété à quelqu'un, de l'investir d'un droit, le porteur de la lettre de voiture peut exercer tous les droits qui sont attachés au titre (3).

158. Une lettre de voiture signée par un individu attaché depuis longues années à une entreprise de commission, peut obliger cette entreprise, quoique celui qui l'a signée ne soit plus le représentant de la maison de transport; le tiers porteur de la lettre de voiture a pu être de bonne foi. Cette doctrine, quoique rigoureuse, doit cepen-

---

(1) Persil, p. 178; voyez encore le même auteur, p. 139, 155, 166, 174.

(2) Dalloz, *loco citato*, n°s 324, 325; Massé, t. VI, n° 311.

La lettre de voiture peut être à ordre ou au porteur. (Lyon, 10 janvier 1826; Van Huffel, p. 100; Pardessus, t. III, n° 541; Devilleneuve et Massé, v° *Lettre de voiture;* Massé, t. VI, n° 511; Troplong, *Nantissement*, n° 340; Delamarre et Lepoitvin, t. IV, n° 45.)

Quoique l'article 102 du Code de commerce n'exige point que la lettre de voiture soit à ordre, il est constant, néanmoins, qu'elle est transmissible par la voie de l'endossement. C'est un usage si généralement reçu dans le commerce, qu'il n'est plus susceptible de la moindre contestation. (Lyon, 10 janvier 1826; D. P., 26-2-170.) *Vide suprà*, p. 18, note 1.)

(3) Persil, p. 167, 169; Delamarre et Lepoitvin, t. II, n° 411.

dant paraître juste dans l'intérêt des expéditeurs qui n'auraient pu être avertis par aucun moyen que l'employé signataire de la lettre de voiture n'était plus l'employé de l'entreprise de commission.

Le directeur de l'établissement de commission doit s'imputer de n'avoir pas pris tous les moyens convenables pour faire parvenir à la connaissance du public, que son ancien employé a cessé ses fonctions.

Ainsi, il devait faire connaître la démission ou la révocation de son employé par la voie des feuilles publiques; dans ce cas cependant, et alors même que cette mesure de précaution aurait été prise, le directeur de l'entreprise ne pourrait repousser toute responsabilité, si la lettre de voiture avait été signée dans son établissement; le tiers de bonne foi a pu croire que l'individu, signataire de la lettre de voiture, avait qualité pour obliger l'établissement dans lequel il se trouve.

159. Quoique la lettre de voiture, renfermant les énonciations (1) que nous avons signalées plus haut, forme un contrat entre l'expéditeur et le commissionnaire, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier (*vide suprà*,

---

(1) Les énonciationes contenus en l'article 102 du Code de commerce ne sont pas substantielles. (Pardessus, n. 359; Van Huffel, du *Louage appliqué aux voituriers*, n. 34; Dalloz, v° *Commiss.*, n° 316; *Sic*, Bruxelles, 30 août 1814; *Journal de Bruxelles*, 1814-1-43.)

Il suffit (art. 102) que les marchandises transportées et le prix du transport soient clairement indiqués. (Persil et Croissant, sur l'art. 102, n° 1.

p. 15), il ne s'en suit pas que l'on ne puisse suppléer par tous moyens légaux aux énonciations du titre dont il s'agit (1).

Les formalités de la lettre de voiture ne sont pas, en effet, exigées à peine de nullité (2); c'est bien ce qui résulte de la discussion qui eut lieu lors de la rédaction du titre de la loi qui nous occupe.

Mais on ne peut être admis à prouver contre les énonciations que contient la lettre de voiture (3).

Cette doctrine est vraie suivant M. Dalloz (n° 317), si le commissionnaire n'a pas seul créé la lettre de voiture, car il ne peut se faire à lui-même un titre contre l'expéditeur et le destinataire.

Au contraire, ce jurisconsulte se range à l'opinion de M. Pardessus, lorsque la lettre de voiture a été faite en double. Dans ce cas, toutefois, le commissionnaire, qu'on prétendrait lié par la lettre de voiture, aurait le droit de

---

(1) Goujet et Merger, v° *Commissionnaire de transports*, nos 16, 22; Pardessus, t. II, n° 540; Troplong, du *Louage*, n° 909; Dalloz, *loco citato*, n° 319.

La lettre de voiture est la preuve du contrat intervenu entre l'expéditeur et le voiturier; mais ce n'est pas une preuve nécessaire, c'est une précaution que les parties peuvent prendre ou ne pas prendre. (Massé, t. VI, n° 213; Pardessus, no 540.)

Les énonciations de la lettre de voiture peuvent être suppléées par l'usage ou par une expertise. (Pardessus, n° 539; Cass. 31 juillet 1844.)

(2) Dalloz, n° 316.

(3) Persil, p. 156; Pardessus, t. II, n° 539.

démontrer l'erreur matérielle qui aurait été commise au départ (1).

160. La lettre de voiture doit-elle être faite en double? La nécessité du double, suivant les uns, est une conséquence de l'ancien article 578 du Code du commerce (2).

M. Dalloz, au contraire (nº 315), pense que la lettre de voiture est affranchie de la formalité du double. Mais M. Persil s'exprime ainsi :

« Nous trouvons l'article 1325 du Code civil suffisant pour déclarer indispensable, dans la lettre de voiture, la formalité du double exemplaire. En effet, nous ne saurions trop répéter que le Code civil contient tous les principes généraux; que le Code de commerce, au contraire, renferme l'exception. Si ce dernier Code ne s'explique pas formellement, il faut recourir au Code civil. Eh bien! quelle est la règle générale pour la rédaction des obligations bilatérales sous seing privé? Il faut qu'il y ait autant d'originaux qu'il y a de parties ayant un intérêt distinct. La lettre de voiture renferme-t-elle une convention synallagmatique? Est-elle un acte sous seing privé? Telle est toute

(1) Le commissionnaire de roulage est tenu, à peine de responsabilité, de vérifier si les effets, dont il entreprend le transport, sont de la quantité et de la qualité énoncées dans la lettre de voiture; il ne suffirait pas de prouver qu'il a fidèlement transporté et remis ce qu'il avait reçu; la lettre de voiture le constitue dans l'obligation de remettre tout ce qui y est énoncé, sans qu'il lui soit permis d'exciper d'erreurs commises dans les magasins du lieu de départ. (Cass., 20 mai 1818; S., 18-1-366; Metz, 20 août 1827.)

(2) Persil, p. 177, 178.

la question. La réponse ne peut être qu'affirmative. Il faut donc qu'elle soit rédigée en double. Si, en justice, on demandait la nullité d'une lettre de voiture non faite double, les tribunaux, selon nous, se verraient forcés de la prononcer en présence de l'art. 1325 du Code civil, qui, à moins d'une exception formelle, règle la rédaction de tous les actes sous seing privé, contenant des conventions bilatérales.

« Il faut pourtant remarquer que, dans l'usage, la lettre de voiture ne se donne pas toujours en original au voiturier; on lui délivre seulement une copie, qui doit contenir les mêmes mentions que l'original; celui ci se nomme la *bonne lettre de voiture*. Cette coutume peut être utile pour l'activité du commerce et pour l'économie. On évite de cette manière l'enregistrement. Mais, si des difficultés s'élevaient entre les parties contractantes, la nullité pourrait être demandée avec chance de succès par l'une d'elles (1). »

Cette doctrine de M. Persil semble confirmée par les arrêts que nous citerons plus tard, et qui démontrent que la clause par laquelle les entrepreneurs voudraient imposer la perte à 150 fr. pour tous les cas, est nulle, faute d'être écrite *en double*.

Les lettres de voiture sont soumises au timbre, mais le défaut de timbre ne les annule pas (2).

---

(1) Persil, p. 177.

(2) Persil, p. 156, 162.

Les parties peuvent fournir un papier à leur convenance, et qui est frappé d'un timbre extraordinaire. (L. 11 juin 1842, art. 6.)

Voici l'état de la jurisprudence sur les timbres des lettres de voiture:

Les lettres de voiture doivent être écrites sur papier au timbre de

161. Le bulletin, le billet récépissé, dont nous avons parlé plus haut, p. 18, forment, entre la partie qui l'a souscrit et celui qui en est bénéficiaire, un contrat semblable

---

dimension, et frappé d'un timbre noir et d'un timbre sec. (L. 6 prairial an VII, art. 5; l. 11 juin 1842, art. 7.)

Les lettres de voiture sont passibles d'un droit fixe d'enregistrement de 1 fr. et ce droit est dû par chaque personne à qui les envois sont faits. (L. 22 frimaire an VII; art 68, § 1, n° 20.)

Les lettres de voiture, dont sont munis les relayeurs employés par les commissionnaires de roulage, sont assujetties au timbre. La nécessité du timbre ne s'applique pas seulement aux lettres de voiture, dont sont porteurs les voituriers qui ont traité directement avec l'expéditeur, elle s'applique aussi aux lettres de voiture dont sont porteurs les intermédiaires employés par le voiturier. (Cass., 17 avril 1848; S. V., 48-1-365.)

On doit considérer comme lettres de voiture, soumises, par suite, au timbre, les papiers qualifiés factures, dont est porteur un voiturier, et qui contiennent d'ailleurs toutes les énonciations essentielles à ce genre de contrat; peu importe qu'ils ne contiennent pas le nom du voiturier. (Cass., 10 juillet 1849; S. V., 49-1-634.)

Mais il a été jugé qu'une facture, remise par l'expéditeur au voiturier, ne peut être assimilée à une lettre de voiture et assujettie comme telle à la formalité du timbre lorsque, d'ailleurs, elle ne contient pas les énonciations essentielles au contrat de transport entre l'expéditeur et le voiturier. (Trib. de comm. de Saint-Girons, 10 août 1847, S. V., 50-2-542.)

Lorsqu'une lettre de voiture, écrite sur papier non timbré, est saisie sur le voiturier, les signataires de cette lettre sont passibles de l'amende, quoiqu'ils en rapportent un double sur papier timbré. (Cass., 2 brumaire an X; D. A., 7-527; voy. Merlin, *Quest.*, v° *Lettre de voiture*.)

Les feuilles d'expédition, remises aux conducteurs par le com-

à celui qui résulte de la lettre de voiture. Ces titres, étant l'une des preuves du contrat de commission, pourraient être transmissibles par la voie de l'ordre, ainsi que nous

---

missionnaire de transport, peuvent être considérées comme lettres de voiture, et sont dès lors assujetties au timbre, si elles indiquent leur date, le nom de l'expéditeur, celui du commissionnaire et celui du destinataire, le lieu de départ et de l'arrivée, la nature, le poids et la marque des marchandises, quoique le prix de la voiture, le délai du transport et l'indemnité pour cause de retard y soient omis.

De pareilles feuilles ou écrits, saisis sur un voiturier, peuvent donc donner lieu à l'amende pour défaut de timbre. (C. de comm., art. 102; loi 13 brumaire an VII, art 12, et 11 juin 1842, art. 6 et 7; Cass., ch. civ., 7 juin 1853; Lehir, 1853, p. 635.)

Un bulletin de chargement sur formule imprimée, ainsi conçu : n° 58, bulletin de chargement du 22 avril 1852, destinataire Janson, à Montier-en-Der; voiturier Bailly; houille fine forge, poids 500 kil.; transport.... en marge, Fournel, est sujet au timbre, quoiqu'il ne soit pas signé par l'expéditeur et qu'il n'indique ni le prix, ni le temps du transport, ni l'indemnité en cas de retard. Un pareil bulletin, d'ailleurs, quelle que doive être son efficacité entre les parties, rentre, quant à la formalité du timbre, dans les termes de l'article 12 de la loi du 13 brumaire an VII. (Cour de cass., 14 février 1854; Lehir, année 1854, p. 327.)

Chaque contravention est punie d'une amende de 30 fr., payable solidairement par l'expéditeur et le voiturier. (L. 11 juin 1842, art. 7.)

La régie seule peut exciper du défaut de timbre; les parties ne peuvent s'en faire un moyen de nullité. (Persil et Croissant, sur l'art. 102, n° 6.) *Vide suprà*, p. 15.

Nous verrons aussi ultérieurement que s'il s'agit de Compagnies de chemins de fer, il a été décidé que les bulletins ou feuilles d'ex-

n'avons déjà dit, § 3, page 18, note 1, et § 4, page, 22, note 2.

Nous appliquerons, à l'employé de ces diverses entreprises de transport, les principes que nous avons fait connaître en parlant déjà de l'employé qui signerait une lettre de voiture, quoique n'étant plus attaché à l'établissement d'un commissionnaire de transport.

162. Nous verrons bientôt quelles sont les autres obligations qui découlent de la lettre de voiture, du bulletin de

---

pédition remis par une compagnie de chemin de fer aux conducteurs des trains de marchandises, sont assujettis au même timbre que les lettres de voiture, dont ils tiennent lieu, lorsqu'ils en renferment les conditions essentielles, bien que d'ailleurs ils ne soient revêtus d'aucune signature. (Cass., req., 17 et 24 juin 1846; S. V., 46-1-870). En effet, il a été jugé encore que :

Les feuilles d'expédition, remises par les compagnies de chemin de fer à leurs conducteurs avec indication de la date du départ des colis (sans désignation du nombre ni de la nature), de la marque, du poids, de l'expéditeur, du destinataire, des frais de port des marchandises, et avec une colonne d'émargement destinée à recevoir la preuve que l'objet expédié a été reçu par le destinataire, doivent être considérées comme des lettres de voiture, bien que non signées par la compagnie, et sont soumises, par suite, au timbre. (Loi 13 brumaire, an VII, art. 12; décret 3 janvier 1819; loi 11 juin 1842, art. 6 et 7; Cass., ch. civ., 3 janvier 1853; Lehir, p. 517, 1853.) Nous nous bornons, quant à présent, à indiquer ces décisions.

On sait que si la lettre de voiture doit être timbrée, il y a exception lorsque le propriétaire fait conduire par ses propres voituriers et domestiques ou fermiers le produit de ses récoltes. (Déc., 3 janvier 1809; droits d'enregistrement : l. 22 frimaire an VII, art. 68, § 1er.)

chargement ou du récépissé ; mais nous dirons, dès à présent, que la remise de la lettre de voiture peut soulever contre le commissionnaire de transport des questions de responsabilité très-graves.

Ainsi, le commissionnaire, qui s'est engagé à faire parvenir des marchandises à un consignataire, ne peut ensuite les remettre à l'expéditeur qui ne représente pas la lettre de voiture. Le consignataire, qui aurait fait des avances, sur la foi de l'arrivée de la marchandise, aurait le droit d'actionner le commissionnaire en dommages-intérêts. Le contraire semble, toutefois, résulter d'un arrêt de Bordeaux du 5 juillet 1841, mais dans des circonstances de fait toutes particulières (1).

Vide suprà, § 3, page 19, quant aux fausses lettres de voiture.

Lorsque nous traiterons *du Destinataire et des Fins de*

(1) Dalloz, n° 320 ; mais voy. l'arrêt de la chambre des requêtes du 7 décembre 1829.

Le voiturier n'est responsable, envers le destinataire, que de la quantité de marchandises énoncée dans la lettre de voiture ; celui-ci n'a pas d'action contre le voiturier en remise d'une quantité de marchandises plus considérable, bien que cette quantité lui ait été d'abord confiée ; s'il est constant que la partie de marchandises, non portée à la lettre de voiture, a été retirée par l'expéditeur avant le départ.... et cela encore que le voiturier ait, dans le principe, donné lui-même avis au destinataire de l'envoi d'une quantité plus considérable, et que ce dernier ait, sur la foi de cet avis, fait une avance de fonds à l'expéditeur. (Bordeaux, 5 juillet 1841 ; S. V., 42-2-152.)

non-recevoir, nous exposerons que les commissionnaires intermédiaires et notamment le dernier, celui qui se trouve en rapport avec le destinataire, doit avoir soin de remettre la marchandise à la personne qui a été spécialement indiquée. Il ne suffit pas, en effet, de remettre la marchandise, aux termes de l'art. 105, et de recevoir le prix de transport, il faut encore que la personne qui reçoit et qui paie ait qualité à cet effet; mais nous dirons aussi qu'il est des usages qu'il faut accepter. Ainsi l'employé principal d'une maison de commerce a évidemment qualité pour retirer la marchandise qui est présentée au siége de l'établissement, payer le prix du transport et constituer ainsi l'exception prévue par l'art. 105 du Code de commerce, sans préjudice toutefois des cas que la jurisprudence réserve, nous voulons parler des avaries intérieures qui peuvent exister et que le réceptionnaire de la marchandise n'aurait pu d'abord apercevoir; il est aussi admis, en ce qui concerne les particuliers, que le concierge d'une maison, à Paris du moins, a qualité pour recevoir la marchandise dans le sens de l'article 105 du Code de commerce.

§ 5. — DES OBLIGATIONS DU COMMISSIONNAIRE DÉTENANT LA MARCHANDISE.

Sommaire.

163. Le commissionnaire de transport doit tenir des livres en règle;
164. Le commissionnaire est libre de refuser des marchandises à transporter; obligations dans ce cas;
165. Quels sont les soins que le commissionnaire doit apporter à la conservation de la chose; qu'entend-on par ces mots: conservation de la chose? Exception à la responsabilité du commissionnaire;
166. Le commissionnaire ne peut se servir des choses confiées à sa garde.
167. Des devoirs imposés aux commissionnaires des voituriers.

163. L'intérêt du commerce exige que les commissionnaires de transport aient des livres sur lesquels ils écrivent leurs opérations (1).

Les commissionnaires de transport sont d'ailleurs commerçants, et à ce titre ils sont obligés d'avoir les livres du négociant (2).

« Lorsque le transport, dit M. Sourdat, tome II, nº 975, soit des personnes, soit des marchandises (3), s'effectue par entreprise, il constitue une opération commerciale (4). Peu importe qu'il s'exerce sur une échelle plus ou moins étendue. En tout autre cas, le contrat de voiturage n'est

---

(1) Goujet et Merger, vº *Commissionnaire de transport*, nº 21; C. de comm., art. 8 et suiv.

(2) Persil, p. 98.

(3) C. Nap., art. 1779.

(4) C de comm., art. 632.

qu'une forme du louage et ne relève que du droit purement civil (1). »

Les livres peuvent, en pareille matière, être d'une grande utilité non-seulement au commissionnaire de transport, mais encore aux vendeurs ou expéditeurs qui sont en relation avec eux, et notamment aux destinataires (2).

Comment, en effet, au milieu d'une quantité de marchandises à expédier, reconnaître quelles sont celles qui sont pour tel ou tel individu, si un registre tenu en règle ne l'enseigne et n'en fait foi.

164. Le commissionnaire, au surplus, est libre de se charger d'expédier ou de ne pas expédier dans le lieu désigné la marchandise qui lui est confiée.

Il n'en est pas ainsi du sous-commissionnaire à l'égard du commissionnaire principal (3). *Vide suprà*, § 1, p. 8.

Si l'expéditeur, qui charge le commissionnaire d'un transport est présent, le commissionnaire qui a reçu les objets à transporter doit donc immédiatement faire connaître son refus. S'il ne le faisait point, son silence constaterait qu'il a accepté la mission qui lui était confiée. *Vide suprà*, § 1, p. 7.

Si l'expéditeur est absent, le commissionnaire n'en est pas moins tenu de donner avis de son refus; il serait res-

---

(1) Troplong, n° 903.

(2) Sourdat, t. II, n° 983 et suiv.; Devilleneuve et Massé, v° *Commissionnaire de transport*, n° 4.

(3) Goujet et Merger, *loco citato*, n°s 155, 156; Dalloz, *loc. cit.* n° 396.

ponsable s'il n'agissait pas ainsi. Son silence pourrait faire penser à l'expéditeur qu'il se chargeait de la commission, et l'empêcher de s'adresser à un autre commissionnaire (1). Dans ce cas même le refus doit être notifié à l'expéditeur et non au dernier commissionnaire qui présente le colis, puisqu'on ne pourrait refuser le transport à celui ci. Il en est ainsi lorsque deux maisons sont en relation d'affaires depuis longtemps (2).

L'acceptation de la commission de transport peut donc être tacite ou expresse, et il y a lieu d'appliquer les principes qui sont en vigueur dans la formation du contrat de commission pour la vente et l'achat (3). *Vide suprà*, p. 8.

165. Si la marchandise est remise chez les commissionnaires quelques instants avant le transport, pour un jour fixé, mais éloigné du transport, les commissionnaires doivent veiller à la conservation de la chose qui leur est remise, car ils sont dépositaires par la remise qui a été faite, et les dépositaires sont tenus de la conservation de l'objet à eux confié (4).

Le soin qu'embrasse la conservation de la chose peut être infiniment étendu et a besoin d'être expliqué.

Qu'entend-on par soin de la chose?

Suffit-il, par exemple, au commissionnaire de recevoir

---

(1) Dalloz, nos 329, 330.

(2) Dalloz, *loco citato*.

(3) Persil, p. 101, 104; Goujet et Merger, *loco citato*, n° 10.

(4) Sourdat, t. II, n° 972; Persil, p. 98; Dalloz, *loc. cit.*, nos 332, 333.

l'objet qui lui est confié, de le mettre en lieu sûr qui le préserve de perte ou d'avarie?

C'est bien, en effet, le premier sens et le plus naturel qui s'offre à l'esprit. Mais si la marchandise remise au commissionnaire se détériorait par suite de défaut d'emballage ou par un accident qui fût propre aux marchandises, quel devrait alors être le devoir du commissionnaire?

Le commissionnaire doit réparer l'emballage des marchandises de telle façon qu'elles ne se détériorent pas davantage; il doit toujours, en effet, donner à la chose confiée tous les soins d'un bon père de famille (1).

C'est, au surplus, au commissionnaire à prouver que la chose a subi des détériorations sans sa faute (2).

Il faut encore noter que si, parmi la marchandise qui devait être transportée, le commissionnaire reconnaissait qu'il en existe d'avariées, il devrait prévenir l'expéditeur et ne pas se livrer au transport de la marchandise.

Si les commissionnaires sont présumés recevoir les choses à expédier, en bon état, il ne faudrait pas cependant décider que toute avarie de marchandise avant le transport est im-

---

(1) Sourdat, t. II, n° 999; Dalloz, *loc. cit.*, n° 336. Cass., 13 février 1844. Ainsi, les commissionnaires répareront les tonneaux qui fuient; on mettra par dessus les caisses les moins fortes et les plus sèches.

Le commissionnaire étant un mandataire salarié, est toujours responsable de l'avarie des marchandises par lui expédiées, quand il a négligé de s'assurer de leur état. (Lyon, 10 janvier 1834.)

(2) Sourdat, t. II, n° 998; voy. encore C. Nap., art. 1927; Pardessus, t. II, n° 542; Troplong, du *Louage*, n° 919.

putable aux commissionnaires ; ces derniers ne sont responsables que de l'emballage extérieur (1).

On ne peut, en effet, les rendre responsables que de leurs propres fautes, et non de celles de l'expéditeur.

Les commissionnaires ne répondent donc pas du vice propre de la chose (2).

166. Le commissionnaire de transport ne peut se servir des choses confiées à sa garde, ni chercher à connaître quelle en est la nature (3) ; il doit les rendre telles qu'elles lui ont été confiées, et, ainsi qu'il est dit dans la lettre de voiture ; il ne peut remplir ses engagements par un équivalent (4).

Un commissionnaire n'a pas le droit de garder dans son magasin les marchandises arrivées avant le délai fixé par la lettre de voiture. Ainsi, il est tenu de donner avis au destinataire, de l'arrivée, ou de lui offrir la marchandise (5).

167. Les voituriers sont obligés souvent de s'adresser à des commissionnaires entrepositaires. Voici comment Savary (tom. I, liv. III, chap. VI) fait ressortir les devoirs imposés aux commissionnaires des voituriers :

« Les commissionnaires des voituriers, dit cet auteur, sont ordinairement des hôteliers qui les logent, qui, pour

---

(1) Goujet et Merger, *loco citato*, n° 74 ; Pardessus, t. II, n° 543.

(2) Goujet et Merger, n°s 72, 73 ; Persil, p. 120, 185, 200 ; Pardessus, t. II, p. 505.

(3) C. Nap., art. 1930, 1931 ; Troplong, *loco citato*, n°s 917, 918.

(4) Dalloz, n°s 347, 348, 349.

(5) Lehir, 1851, 1re partie, p. 79.

les soulager et les laisser reposer d'un long et pénible voyage, quand ils sont arrivés, se chargent des lettres de voiture, de leur cargaison et des acquits de la douane, ou des bureaux de traites foraines des lieux où ils ont passé, et vont avertir les marchands, à qui les marchandises appartiennent, de retirer à la douane, où elles doivent être ordinairement déchargées par les voituriers, ou de chez eux celles qui s'y sont déchargées; ils prennent aussi le soin de payer, pour les voituriers, les droits de barrages, domaniaux, et autres droits qui se paient à l'entrée des villes ; d'aller recevoir des marchands le prix de leurs voitures à leur loisir, et, cependant, en faire l'avance aux voituriers. Ces sortes de commissionnaires doivent observer sept choses :

« La première, de ne pas permettre aux voituriers de décharger dans leur maison les marchandises qui le doivent être au bureau de la douane, ou en d'autres bureaux, où elles doivent être vues et visitées, parce qu'il n'y va pas moins que de la confiscation, non-seulement des marchandises qui se trouveraient être déchargées en leurs maisons, mais encore des charrettes et chevaux, ainsi qu'il est ordonné par plusieurs édits, déclarations, et arrêts rendus en conséquence ;

« La seconde, de se trouver présent à la douane lorsque les marchandises se déchargent, pour deux raisons : la première, pour voir si les ballots ou caisses sont bien conditionnés, pour éviter les difficultés qui pourraient survenir entre les marchands, à qui les marchandises appartiennent, et les voituriers, s'il s'en rencontrait quelqu'une

de mouillée ou gâtée par quelque accident, à quoi les voituriers n'auraient pas pris garde ; la seconde, afin de faire ranger en quelqu'endroit à couvert les ballots ou caisses, pour éviter qu'ils ne reçoivent du dommage depuis les avoir déchargés ;

« La troisième est, à l'instant même que la marchandise est déchargée à la douane, de porter aux marchands, à qui elle appartient, les acquits, afin qu'ils aillent la retirer au plus tôt ; il serait encore mieux qu'ils eussent le soin de la faire porter sur l'heure chez les marchands, ainsi que les habiles commissionnaires ont accoutumé. Cette peine ne leur est pas inutile, parce qu'en même temps ils sauront d'eux s'ils n'ont point de marchandises à envoyer dans les lieux où doivent retourner les voituriers ;

« La quatrième est d'être diligent à visiter souvent les marchands, pour apprendre d'eux s'ils n'ont point de marchandises à envoyer dans les provinces, ou dans les pays étrangers, et dans quel temps ils en peuvent avoir, afin qu'il se trouve toujours, s'il se peut, des voitures prêtes pour renvoyer les voituriers d'où ils sont venus, pour ne les pas retarder et consommer en dépense ;

« La cinquième observation est de ne point favoriser les voituriers les uns plus que les autres, lorsqu'il est question de leur donner des voitures pour leur retour, en préférant le dernier venu au premier, pour tirer, par ce moyen, quelque petit avantage ; car cela n'est pas juste ; et la raison veut que le premier arrivé charge sa charrette avant le dernier venu ; outre qu'il y va de l'intérêt des commissionnaires d'en user ainsi, parce que, si un voitu-

rier s'aperçoit avoir reçu ce mauvais traitement de son commissionnaire, cela lui donne lieu de le changer et en prendre un autre pour faire ses affaires; et, par les plaintes qu'il en peut faire à tout le monde, il lui fait perdre sa réputation, et, par conséquent, son emploi. Il ne faut pas non plus que les hôteliers qui logent les voituriers, et qui font leurs commissions, négligent de leur faire trouver des marchandises pour voiturer pour leur retour, à dessein qu'ils soient plus longtemps chez eux, pour gagner davantage avec eux en les consommant en dépense.

« La sixième est que les commissionnaires doivent tenir des registres pour écrire la marchandise qu'ils reçoivent, tant des provinces que des pays étrangers, et celles qu'ils chargent sur les charrettes pour le retour des voituriers, pour deux raisons : la première, parce que bien souvent les puissants voituriers, qui ont plusieurs chevaux et charrettes, envoient leurs charretiers pour les conduire. Ainsi, il est nécessaire qu'ils tiennent un bon ordre, pour leur rendre compte des voitures qu'ils reçoivent des marchands, et des autres dépenses qu'ils font pour eux; la seconde, afin que, s'il arrivait quelque contestation sur le sujet des voitures entre les marchands et les voituriers, pour le temps que les marchandises doivent arriver dans les lieux où elles sont envoyées, ils pussent rendre raison de la condition qui a été faite; car il arrive quelquefois que les marchands, comme il a déjà été dit au chapitre précédent, font parfois des conditions de donner tant pour cent pour la voiture, en cas que les voituriers la livrent à jour nommé, ou tant, en cas qu'elle ne soit livrée dans ledit temps.

« La septième et dernière observation est d'être secret, et ne pas dire à d'autres marchands quelles marchandises sont arrivées, ceux à qui elles appartiennent, ni celles qu'ils envoient dans les provinces ou dans les pays étrangers, parce que cela leur est d'une grande conséquence que personne ne sache leurs affaires, ainsi qu'il a été dit ci-devant.

Savary expose ensuite l'histoire du commissionnaire :

« Il s'est fait, depuis l'année 1681, divers règlements, concernant les voitures et voituriers par terre, leurs facteurs, courtiers et commissionnaires, qu'il est important que n'ignorent pas les marchands et négociants, ou autres personnes qui sont obligées de s'en servir.

« Le règlement du lieutenant civil de Paris, du 18 juin 1681, rendu à la réquisition et sur les conclusions des gens du roi, ordonne que tous ceux qui chargeront les messagers, rouliers, maîtres de coches et carrosses, de valises, coffres, et autres choses fermées à clef, et ne feront pas, sur le registre, la déclaration des choses qui sont en icelles, ne pourront demander pour la valeur des choses qui sont dans lesdites valises et coffres, non déclarés sur les registres ou feuilles, plus que la somme de 150 livres, lorsqu'elles seront perdues par la négligence des voituriers, et sans fraude, en affirmant néanmoins par ceux qui les réclameront, qu'elles valent ladite somme de 150 livres; sauf à ceux qui feront des envois de choses de plus grandes valeurs, à les spécifier sur lesdits registres et feuilles, auquel cas, les maîtres des coches, carrosses, etc., seront tenus de rendre la juste valeur des choses qui manqueront.

« Par un autre règlement du lieutenant civil, concernant

les emballages des marchandises, du 17 novembre 1691, rendu pareillement à la réquisition et sur les conclusions des gens du roi, il est ordonné que, conformément aux édits vérifiés de 1679, et le règlement du conseil du 8 février 1683, les marchands ou commissionnaires, qui font des envois de choses précieuses, comme brocart et étoffes d'or ou d'argent, étoffes de soie, guipures, rubans, dentelles, gants, et autres choses qui peuvent facilement se gâter par l'injure du temps, les feront mettre dans des caisses enveloppées de toile cirée, avec un emballage au-dessus ; et à l'égard des marchandises grossières, les feront emballer avec pailles, serpillières et cordages ; quoi faisant, les voituriers, rouliers, messagers et autres, en seront responsables, si, par leur faute et manque de soin, les marchandises se trouvent gâtées. Ordonne en outre que, suivant lesdits édits et l'article 10 du règlement de 1678, les messagers, maîtres de coches et carrosses, qui font messagerie, auront un registre dûment paraphé, sur lequel ils se chargeront de tout ce qui leur sera remis entre les mains pour voiturer; auquel registre foi sera ajoutée comme à ceux des marchands ; et seront tenus ceux qui voudront envoyer de l'or, de l'argent, des pierreries et autres choses précieuses, ou papiers de conséquence, d'en faire un bordereau, et le faire transcrire sur le registre ; lesquels messagers, maîtres de coches et carrosses, suivant l'avis du conseil, du 8 février 1683, ne seront responsables que de ce qui aura été écrit sur ledit registre.

« Les fermiers des messageries et carrosses de Lyon et autres villes du royaume, ayant voulu assujettir les mar-

chands et négociants à se servir d'eux pour leurs voitures, et les troublant dans la possession où ils avaient été de tout temps de se servir, pour le transport de leurs marchandises par toutes les villes du royaume où ils les envoyaient et les faisaient passer, de tels voituriers, rouliers, et autres commodités que bon leur semblait ; comme aussi d'avoir des correspondants et commissionnaires dans toutes les villes et lieux où ils en avaient besoin pour recevoir leurs marchandises, les conserver, et envoyer par telles voies qu'ils jugeraient à propos, et l'affaire ayant été portée au conseil.

« Sa Majesté, par un arrêt de sondit conseil, du 2 avril 1701, en interprétant un ancien arrêt du 24 janvier 1684, rendu en faveur des fermiers des messageries, maintient et garde les marchands et négociants dans leur ancienne liberté d'adresser leurs caisses et ballots aux correspondants, marchands et autres qu'ils peuvent avoir dans leur commerce en différentes villes du royaume, pour faire passer ensuite lesdites caisses et ballots, du poids au-dessus de 50 livres, aux lieux de leur destination, par les voituriers que lesdits correspondants estimeront les plus commodes.

« Il avait toujours été libre aux voituriers par terre, arrivant à Paris, de se servir de tels facteurs et commissionnaires qu'ils le trouvaient à propos ; et, comme on l'a remarqué au commencement de ce chapitre, c'était ordinairement les hôteliers, chez lesquels ils logeaient, qui avaient coutume de leur en servir.

« Les besoins de l'Etat ayant obligé, pendant la guerre pour la succession d'Espagne, de recourir à des secours

extraordinaires pour la soutenir contre la grande alliance, il se fit en 1705, entre autres créations de nouveaux offices, une création de courtiers, facteurs et commissionnaires des rouliers, muletiers, et autres voituriers pour la ville, faubourgs et banlieue de Paris, avec attribution d'un droit de sol pour livre sur toutes les voitures, balles, ballots, hardes et équipages, et autres marchandises au-dessus du poids de 50 livres, qui se voiturent par terre.

« Peu de ces offices ayant été levés, et d'ailleurs les marchands et voituriers se trouvant fatigués par cet établissement peu convenable à la liberté du commerce, quelques riches hôteliers des rouliers, qui avaient coutume d'être leurs commissionnaires, et un entrepreneur de voitures, demandèrent au conseil du roi la suppression de ces offices, en remboursant de sa finance celui qui était chargé de l'exécution de l'édit, et lui payant les deux sols pour livre qui lui avaient été accordés par cet édit, à la charge néanmoins que le droit du sol pour livre subsisterait en leur faveur, jusqu'à ce qu'eux-mêmes eussent été remboursés.

« Leurs offres ayant été acceptées, il fut rendu un arrêt du conseil d'Etat, du 20 mars 1706, portant :

« 1° Qu'en payant par eux, en cinq paiements, la somme de cent mille livres et les deux sols pour livre, les offices de facteurs et commissionnaires de rouliers et voituriers, seraient éteints et supprimés pour toujours ;

« 2° Que le droit du sol pour livre subsisterait pendant vingt années, pour être, par eux, reçu jusqu'à leur entier remboursement, du produit duquel droit ils compteraient

annuellement par-devant le sieur lieutenant-général de police de Paris, pour être supprimé avant ce temps, s'ils étaient remboursés, ou, après ledit temps, prorogé, s'ils ne l'étaient pas ;

« 3° Qu'après lesdites vingt années, le droit cesserait absolument, et resterait éteint avec permission et faculté à toutes personnes d'être facteurs et commissionnaires des rouliers et voituriers, en se conformant aux arrêts et règlements, et sans payer aucun droit ;

« 4° Qu'ils pourraient établir des bureaux et commis, pour la perception du droit de sol pour livre, et pour faire exécuter à leur profit l'arrêt du conseil d'Etat, du 5 mai 1705 ;

« 5° Enfin, que les hôteliers de la ville, faubourgs et banlieue de Paris, cabaretiers ou autres, qui entreprennent des voitures, ne pourront à l'avenir, jusqu'au parfait paiement de ladite somme de cent mille livres, s'ingérer de faire le courtage des rouliers, ni recevoir chez eux aucuns ballots pour composer leurs voitures, sous les peines portées par l'édit, s'ils n'en ont eu permission par écrit de ceux qui ont avancé ladite somme ; et en payant à leur acquit et décharge, par forme de prêt ou autrement, les sommes dont ils conviendront par l'avis du sieur lieutenant-général de police ; lesquelles sommes serviront d'autant sur ledit remboursement. (Savary, t. I, l. III, ch. VI.) »

Sans doute les moyens nouveaux de transport ont modifié les règles ci-dessus, que nous n'avons pas voulu séparer de l'exposé de certains règlements, cependant on peut puiser dans ces règles celles qui doivent servir aux commissionnaires intermédiaires.

En effet, aujourd'hui la rapidité des transports, leur monopole par les chemins de fer, ont supprimé, pour ainsi dire, les commissionnaires des voituriers, et il ne reste plus que les commissionnaires intermédiaires. Or, ceux-ci sont soumis, entre eux, à des obligations qu'ils ne pourraient méconnaître sans encourir une responsabilité certaine.

Si le commissionnaire intermédiaire est toujours directement ou indirectement le mandataire de l'expéditeur et qu'à ce titre il soit tenu des soins dus à la marchandise, c'est-à-dire de la perte et de l'avarie, sauf le cas de force majeure, il doit aussi, à l'égard du commissionnaire précédent, exécuter les ordres qui lui sont donnés, ou accomplir les obligations qui découlent naturellement du mandat qu'il a accepté.

Ainsi, il doit exiger du destinataire, s'il y a lieu, le prix de la marchandise, du transport, faire constater, au bénéfice de qui de droit, le refus de la marchandise, en un mot, pourvoir aussi bien à ses intérêts qu'à ceux du premier commissionnaire. Ces devoirs sont d'autant plus impérieux que le commissionnaire intermédiaire jouit de certaines faveurs; ainsi, il peut à l'égard du premier commissionnaire s'exonérer de toute responsabilité en démontrant que la perte ou l'avarie ne provient pas de son fait, tandis que le premier commissionnaire reste engagé envers l'expéditeur. On a agité, il est vrai, la question de savoir si le commissionnaire intermédiaire est responsable de celui qui suit; nous examinerons cette question au paragraphe des commissionnaires intermédiaires.

§ 6. — DES DEVOIRS ET DES DROITS DE L'EXPÉDITEUR.

Sommaire.

168. Devoirs de l'expéditeur envers le commissionnaire; ordres précis; emballage; responsabilité de l'expéditeur si la déclaration sur la marchandise est inexacte, si le commissionnaire qui doit être le consignataire de la marchandise transportée est mal désigné (*vide* § 9); la marchandise voyage-t-elle toujours aux risques et périls du propriétaire?
169. L'expéditeur n'est pas responsable de la faute du commissionnaire choisi par le destinataire; position, dans l'espèce, d'un premier commissionnaire à l'égard d'un commissionnaire intermédiaire;
170. L'expéditeur est déchargé de toute responsabilité pour cause de retard quand il a remis la marchandise à un commissionnaire, en temps utile;
171. Des droits de l'expéditeur ou du destinataire vis-à-vis du voiturier (*vide infrà* § 7 et 8);
172. Des droits du voiturier, pour le paiement du prix; vente de la chose voiturée, par justice; privilége (*vide* § 8);
173. Obligation de l'expéditeur qui a promis de faire transporter sa marchandise par une entreprise de transport;
174. Droits de l'entrepreneur de transports si la route est changée par l'expéditeur;
175. Prescription encourue par l'expéditeur;
176. Exception opposable à l'entrepreneur de transport pour le priver du bénéfice de la prescription, s'il n'y a pas expédition de la marchandise ou si elle n'a pas été remise au véritable destinataire.
177. Quelle est la prescription applicable à l'action résultant du retard? Résumé.

168. Avant d'examiner plus amplement les obligations du commissionnaire de transport, il importe de préciser quelles peuvent être, comme corrélatives, celles de l'expéditeur ou même du destinataire.

Le premier soin de l'expéditeur est de donner des ordres précis au commissionnaire en lui remettant la mar-

chandise; l'expéditeur doit être d'accord avec le commissionnaire sur le lieu où les marchandises devront être expédiées, et encore sur le prix du transport.

Puisque l'expéditeur doit donner des ordres précis (1) au commissionnaire sur le transport, il doit, lorsqu'il a reçu ordre du destinataire de remettre les marchandises à un commissionnaire consignataire désigné, faire connaître cette circonstance au commissionnaire de transport. Si l'expéditeur avait commis un oubli à cet égard, il serait responsable de toute perte ou de toute avarie des marchandises arrivant dans les magasins d'un autre commissionnaire, sauf son recours contre celui-ci.

Les marchandises doivent aussi être remises au commissionnaire en bon état d'emballage.

Si même la marchandise demandait un soin tout particulier, et si, malgré les précautions d'usage que tout commissionnaire prend lorsqu'il effectue un transport, il fallait avoir recours, pour la conduire à bon port, à des précautions extraordinaires, l'expéditeur devrait le déclarer au commissionnaire. Tel serait, par exemple, le cas où l'expéditeur ferait partir des huiles, des allumettes chimiques (2).

---

(1) Si, faute de préciser l'orthographe du nom de la ville de destination, un article de messagerie a été dirigé sur une autre ville, ayant un nom de consonnance semblable, l'administration n'est pas responsable de l'erreur commise; et la perte en résultant reste pour le compte de l'expéditeur. (Trib. de comm. de la Seine, 25 juillet 1854; Lehir, 1855, p. 175.)

(2) Des règlements spéciaux s'appliquent au transport de ces marchandises.

L'expéditeur serait évidemment seul responsable des dommages ou accidents qui arriveraient si la déclaration sur les objets à transporter n'était pas exacte (1).

C'est donc en vain que pour s'affranchir de toute obligation, l'expéditeur, vis-à-vis du destinataire, exciperait, en l'absence de ces précautions, du droit commun qui veut que la marchandise voyage aux risques de celui à qui elle appartient.

A un autre point de vue, sous le rapport de l'article 100 du Code de commerce, il importe, *transeundo*, de poser les principes (2).

---

(1) Sourdat, t. II, n° 996 et suiv.

L'expéditeur d'une marchandise qui, au moyen d'une fausse déclaration, la fait classer pour être transportée dans une catégorie inférieure à la qualité, et a évité ainsi un haut prix de transport, n'est pas fondé à demander des dommages-intérêts en cas d'avarie éprouvée par cette marchandise. (Trib. de comm. d'Amiens, 27 août 1850; Lehir, p. 52; *année* 1854; Paris, 22 décembre 1848; Lehir, 1850.)

(2) Persil, p. 139, 140, 142.

Des marchandises vendues livrables sous vergues de navire, sont réputées livrées dès l'instant qu'après avoir été pesées ou mesurées elles ont été chargées à bord du navire, alors même que le capitaine n'a pas encore signé le connaissement; dans ce cas, la perte qui a lieu, même avant que le navire ait mis à la voile, est au compte de l'acheteur. (Cass., rej., 2 août 1841; S. V., 41-1-853.)

Dans les choses achetées au poids ou à la mesure, la chose, quoique pesée et mesurée, n'est à la charge de l'acheteur que lorsqu'elle est sortie des magasins du vendeur. (Arg. de l'article 1585 du C. Nap.).

La remise de la lettre de voiture par le vendeur ou expéditeur à

Sortie des magasins du vendeur ou de l'expéditeur, la marchandise, corps certain, et s'il n'y a pas convention contraire, voyage aux risques et périls de l'acheteur ou du destinataire à qui elle appartient. (Art. 100 du Code de commerce.)

Si le vendeur s'est obligé à livrer la chose dans un lieu

---

l'acheteur, donnant à celui-ci le droit de se faire livrer par tous autres la marchandise expédiée, la vente est parfaite de ce moment, et la propriété de la marchandise est transférée à l'acheteur vis à vis du vendeur. (Rouen, 9 décembre 1847; S. V., 48-2-201; voy. en ce sens Valin, liv. II, tit. X, art. 3; voy. Delamarre et Lepoitvin, t. II, n°s 398 et 411.)

L'acheteur à qui des marchandises sont expédiées par eau est réputé en prendre livraison, par cela seul qu'elles sont débarquées sur le quai par ses soins. Dès lors ces marchandises passent à ses risques, et la perte postérieure à la livraison est pour son compte. (Rouen, 3 juin 1845; S. V., 46-2-560.)

Peu importe d'ailleurs que les frais du transport de la marchandise fussent mis, par une énonciation de la lettre de voiture, à la charge du vendeur ; cette condition n'altère en rien le caractère de la vente, et ne fait aucunement dégénérer l'expédition en simple mandat donné au voiturier, mandat qui serait essentiellement révocable.

On peut convenir que l'acheteur sera responsable, et que le vendeur conservera, durant le voyage, la propriété de l'objet transporté. (Voy. cependant Delamarre et Lepoitvin, t. II, n° 141.)

En cas de perte de marchandises, l'expéditeur a action contre l'entrepreneur de voitures chargé de leur transport, s'il n'est pas prouvé que les marchandises ont péri pour le compte de celui à qui elles étaient expédiées. (Pau, 16 décembre 1814; S., 16-2-62; D. A., 2-797.)

convenu, et s'il en reste propriétaire jusqu'à la livraison, les risques de la perte tombent sur lui.

Les risques seront encore à la charge du vendeur s'il a expédié la marchandise à un correspondant pour la livrer à l'acheteur (1).

Il faut aussi décider que si les marchandises sont expédiées à une autre adresse que celle qui a été indiquée, ou bien à un commissionnaire sans faire connaître le nom du destinataire (2); ou si l'on a substitué un mode de transport autre que celui qui a été convenu, la perte est pour le compte de l'expéditeur (3).

Mais la marchandise reste au compte de l'acheteur, au lieu de livraison, encore bien que l'expéditeur ait été chargé de payer les frais de transport (4), parce qu'il y a, dans ce cas, dessaisissement du vendeur.

La vente, au surplus, peut avoir lieu sous une condition suspensive ou résolutoire. Dans le premier cas, le risque est à la charge du vendeur; dans le second cas, le risque est à la charge de l'acheteur, à moins que celui-ci ne prouve que le compte et la mesure n'y sont pas (5).

Il ne suit pas de ce que, en général, la marchandise voyage pour compte de l'acheteur, que l'expéditeur, ainsi qu'il a été dit plus haut, n'ait pas le droit d'actionner le

---

(1) Delamarre et Lepoitvin, t. III, n° 141.

(2) Dalloz, n° 452.

(3) Pardessus, t. II, n° 577.

(4) Dalloz, n° 453. Voy. encore *infrà*, p. 51.

(5) Delamarre et Lepoitvin, t. III, n° 142; voy. aussi n° 138.

commissionnaire (1), pour avarie notamment ; l'action de l'expéditeur ne doit en effet être rejetée que lorsqu'il n'a aucun intérêt (2).

Nous emprunterons ici à M. Lehir, avec quelques développements, la solution d'une question qui n'est qu'indiquée par les principes déjà exposés :

« La condition que la marchandise sera expédiée *franc de port* change-t-elle la règle d'après laquelle la marchandise voyage pour le compte de l'acheteur, et met-elle les risques du voyage à la charge du vendeur? — A-t-elle pour effet de changer également le lieu de la livraison, de sorte que le lieu de la livraison ne soit plus celui du départ mais bien celui de l'arrivée?

L'article 1604 du Code Napoléon porte : « La délivrance « est le transport de la chose vendue en la puissance et « possession de l'acheteur. »

D'après l'article 1606, « la délivrance des effets mobi- « liers s'opère ou par la tradition réelle, ou, etc. »

On considère comme tradition réelle, dans les ventes commerciales et aussi dans les ventes civiles d'effets mobiliers, la remise des marchandises par le vendeur au voiturier ou commissionnaire chargé de les transporter à l'acheteur; voilà pourquoi l'on dit que la marchandise voyage aux risques de l'acheteur; la tradition mettant la marchandise en sa puissance et possession, c'est dès lors,

---

(1) Arg. de l'art. 101 du Code de comm. ; voyez encore Vincens, t. I, p. 625 ; Pardessus, t. II, n° 545.

(2) Dalloz, n° 456; Pothier *du Mandat*, n° 62.

en effet, pour lui qu'est le péril. Le voiturier ou commissionnaire de transport, même lorsqu'il a été choisi par le vendeur, est regardé comme un intermédiaire entre lui et l'acheteur ou plutôt comme un mandataire de l'acheteur chargé de prendre livraison.

Tels sont les principes : la règle sera-t-elle changée par le fait unique que les frais de transport auront été mis au compte du vendeur, que la marchandise aura été vendue *franc de port* ?

Nous ne croyons pas que la simple clause *franc de port* doive faire écarter l'application des articles 1604 et 1606 du Code Napoléon, s'il n'apparaît pas, d'ailleurs, d'autres conditions, d'autres considérations, d'autres motifs spéciaux entre les parties qui feraient croire qu'elles ont mis réellement à la charge du vendeur les risques que la loi met à la charge de l'acheteur. Il est une foule de cas dans lesquels le vendeur prend à sa charge les frais de transport sans que les parties aient aucunement l'idée qu'il prenne aussi les risques du voyage, par exemple, un libraire a un marché avec les messageries pour le transport de ses publications dans les départements ; voulant faire jouir ses abonnés des avantages de ce marché, il leur annonce qu'ils recevront *franc de port* les ouvrages qu'ils demanderont. On lui fait une commande ; il la livre à l'entreprise des messageries ; quelle raison y a-t-il de le priver du bénéfice des articles 1604 et 1606 du Code Napoléon, et de considérer la marchandise comme livrée seulement au moment où elle arrive, alors que, d'après la règle générale, elle est considérée comme livrée au moment du départ ?

D'un autre côté, s'il avait été réellement stipulé que la marchandise sera *rendue par le vendeur chez l'acheteur*, si surtout il avait été dit plus explicitement encore, qu'elle voyagerait aux risques du vendeur, la considération que le port aurait été, nonobstant, à la charge de l'acheteur, ne changerait encore rien aux conditions formées, et n'enlèverait pas les risques au vendeur. Ainsi, malgré la condition de *rendre la marchandise chez l'acheteur*, le vendeur au lieu d'expédier *franco* laisse à la charge du destinataire le paiement du transport, mais lui en fait état sur la facture, ce qui est pour ainsi dire passé en usage dans certains commerces, parce qu'en laissant le paiement du transport au réceptionnaire, on le met à même d'exiger la stricte exécution de la lettre de voiture. Il est certain que cette convention ne changerait rien à la position des parties, ni à l'obligation de livrer au domicile de l'acheteur, ni aux risques à courir par le vendeur précédemment stipulés.

Deux arrêts ont été rendus sur la question, l'un de la cour de Metz du 19 novembre 1813, qui a jugé que les frais de port mis à la charge du vendeur n'empêchaient pas que la livraison de la marchandise n'eût été faite dans le lieu d'où elle est partie ; il s'agissait de miel vendu à Auloy à un pharmacien de Givet : le vendeur devait porter le miel jusqu'à Givet ; une question de compétence s'étant élevée sur l'application de l'article 420 du Code de procédure civile, il y eut à décider si la livraison s'était faite à Auloy ou si elle s'était faite à Givet, et lequel des tribunaux ressortissant auxdits lieux était compétent. La Cour décida que la livraison s'était faite à Auloy et que l'assignation

avait pu par conséquent être donnée devant le tribunal du domicile du vendeur. Les motifs de cet arrêt sont ainsi conçus : « Attendu que le miel a été vendu à Auloy, et que c'est au même lieu que la délivrance s'est faite ainsi que cela résulte de l'audition des témoins, à laquelle il a été procédé le 18 juin 1813, et même de la lettre de Fagot fils à Gatouin, écrite sous la date du 10 décembre suivant.

« Attendu qu'il est indifférent de connaître aux frais de quelle partie le transport du miel s'est effectué d'Auloy au lieu de sa destination, parce que l'art. 1605 (C. Nap.) en donnant la définition de la délivrance et se servant du mot transport, n'a voulu exprimer que le consentement des parties, ainsi qu'on le voit à l'art. 1606 ; *Traditio est datio possessionis ;* d'où il suit que les premiers juges ont erré en se déclarant incompétents sur le motif que le demandeur s'était obligé de rendre à ses frais les barils de miel à Givet. »

Au contraire, la Cour de Toulouse, par arrêt du 13 juin 1812, a jugé « que la condition de *franc de port* ne pouvant être effectuée que par l'arrivée franc de port de la marchandise au domicile de l'acheteur, ce n'est qu'alors que la vente est parfaite et accomplie et que la livraison a eu lieu ; que le vendeur payant les frais de port, le transport est à sa charge ; que par conséquent la propriété de la marchandise n'est acquise à l'acheteur qu'à la réception : qu'il est de règle que la livraison n'est faite qu'au lieu et à l'instant où l'acheteur acquiert la propriété.

Ces deux arrêts semblent tant soit peu se contredire en principe, cependant, à un examen attentif, on remarque

que dans l'espèce du premier, l'acheteur était allé sur le lieu du domicile du vendeur acheter son miel, en prendre livraison ; s'il ne l'a pas reçu en ses propres mains dans ce lieu, c'est que voulant le recevoir, sans frais, à son propre domicile, il a obtenu ou exigé du vendeur qu'il le lui porterait ; mais, dès ce moment, le vendeur n'a été qu'un véritable voiturier, et si le miel avait été enlevé sur la route par les voleurs, il est certain qu'il aurait péri pour l'acheteur, de même que la cour de Metz a décidé que la livraison avait bien eu lieu au domicile du vendeur et non au domicile de l'acheteur, et que par suite, et aux termes de l'article 420 du Code de procédure civile, le vendeur avait pu assigner l'acheteur devant le tribunal de son propre domicile.

Quant à l'arrêt de la Cour de Toulouse, il paraît reconnaître d'une manière générale que la condition *franc de port* suffit à elle seule pour que la livraison n'ait lieu qu'au domicile de l'acheteur ; cet arrêt a été rendu également sur une question de compétence et d'application de l'art. 420 du Code de procédure civile, mais il n'en décide pas moins que la clause *franc de port* empêche que la livraison n'ait lieu avant l'arrivée au domicile de l'acheteur. Cette décision nous paraît, quant à nous, trop absolue. Il s'agissait d'une vente faite par un commis-voyageur ; la facture annonçait que la commande devait arriver *franc de port*. Si la demande de marchandises avait été faite directement au vendeur par l'acheteur, l'arrêt aurait pu juger dans un autre sens.

Quoi qu'il en soit, nous persistons à penser qu'il ne suffit

pas que le port de la marchandise soit à la charge du vendeur, pour que, contre la règle ordinaire, elle voyage, de plein droit, à ses risques et périls; les juges doivent rechercher dans les autres faits quelle a été l'intention des parties et s'arrêter, par exemple, aux considérations et aux circonstances que nous avons fait valoir au commencement de cet article. (Lehir, 1854, p. 374.) »

169. Si le premier commissionnaire est responsable de la perte ou de l'avarie vis-à-vis du destinataire, il ne pourrait être déclaré responsable de la faute du commissionnaire que l'acheteur ou le destinataire a choisi, car l'acheteur ou le destinataire, par ce choix direct, a suivi la foi de ce commissionnaire (1).

Si encore un commissionnaire intermédiaire avait été indiqué à un premier commissionnaire, les fautes du commissionnaire intermédiaire ne pourraient retomber sur le premier commissionnaire.

170. Il en serait de même, en matière de responsabilité de la part du commissionnaire vis-à-vis du destinataire, pour retard dans l'arrivée des marchandises. A un autre point de vue, il faut déclarer que la remise en temps utile, au commissionnaire de transport, libère l'expéditeur s'il y a mandat exprès et sans réserves sur ce point. En effet, l'expéditeur a accompli son mandat (2).

---

(1) Pardessus, t. II, p. 505 ; Emérigon, t. I, p. 144.

(2) Persil, p. 132.

La marchandise voyageant au risque du destinataire, l'expéditeur n'est pas responsable du retard de l'arrivée lorsque l'expé-

171. « Le voiturier, dit avec raison M. Persil (p. 135), ne peut s'autoriser de l'article 100 du Code de commerce pour repousser l'expéditeur par défaut de qualité (1). L'expéditeur qui a un intérêt comme le destinataire, a le droit d'agir contre le commissionnaire de transport (2). Mais le destinataire de la marchandise peut seul agir lorsque l'ex-

---

dition a eu lieu à l'époque convenue et que d'ailleurs l'expéditeur a stipulé, sur la lettre de voiture, que la marchandise serait rendue au lieu de sa destination à jour fixe et en temps convenable. (Paris, 24 mai 1848; Lehir; 1848, p. 358.)

On sait que lorsqu'un commissionnaire, dans une ville maritime, a été chargé d'acheter des marchandises et de convenir du fret à des prix déterminés, avec cette condition que l'expédition serait faite sans retard, le commettant ne peut en refuser la réception sur le fondement de leur arrivée tardive, si les retards ne peuvent être imputés au commissionnaire. (Bruxelles, 20 juin 1819; D. P., 2-751.)

(1) Jugé qu'en cas de perte des marchandises confiées à un commissionnaire de roulage, l'expéditeur peut intenter contre lui une action en dommages-intérêts, sans être tenu de justifier qu'il est propriétaire de ces marchandises, et le commissionnaire ne peut lui opposer une exception fondée sur ce qu'il est sans intérêt, parce qu'aux termes de l'article 100 du Code de commerce, la marchandise, une fois sortie de son magasin, a voyagé aux risques du propriétaire. (C. de comm., art. 100 et 101; Cass., 16 décembre 1814; D. A., 2-797.)

Celui qui a succombé dans l'action qu'il a intentée contre le voiturier pour avaries de marchandises, peut ensuite, et pour le même motif, exercer son recours contre les expéditeurs. (Aix, 15 janvier 1813; S., 16-2-65.)

(2) Goujet et Merger, v° commissionnaire de transport, n° 115 et suiv.; Vincens, 1-625.

péditeur n'est soumis, par exemple, à aucune responsabilité ou n'a aucun intérêt dans l'affaire (1). »

En traitant de la juridiction, nous expliquerons quels sont les cas où l'action de l'expéditeur ou du destinataire changent le lieu de juridiction en thèse générale, car dans le chapitre consacré aux chemins de fer nous dirons les difficultés qu'a soulevées le siége social.

172. L'expéditeur est tenu du paiement de la lettre de voiture si le destinataire refuse de l'acquitter (2).

Le voiturier peut faire ordonner, par justice, la vente des marchandises, afin de s'en appliquer le prix pour les frais de transport.

Malgré la faillite du destinataire ou de l'expéditeur qui serait responsable du prix du transport, le voiturier exerce un privilége sur les marchandises voiturées; mais ce privilége ne s'étend qu'aux frais du dernier transport (3).

Lorsqu'il a été fait des avances au voiturier par un dernier prêteur de fonds, pour assurer l'arrivée de la marchandise, celui-ci a un privilége avant tous autres sur les sommes dues par le destinataire (4).

Le privilége du voiturier ne peut être invoqué par l'entrepreneur, qui a simplement loué les moyens de transport (puta, *des Bateaux et Équipages*) à celui à qui les objets à

---

(1) Dalloz, nos 382, 383; Goujet et Merger, *loco citato*, no 117.

(2) Dalloz, no 436. Voy. *infrà*, § *des Obligations et des Droits du Destinataire.*

(3) Persil, p. 231, 234, 235. Voy. *infrà*, § *du Destinataire.*

(4) Dalloz, no 327; Persil, p. 172; *contrà*, Horson, t. I, p. 196.

transporter ont été directement remis. (C. Nap., 2102, 6°.)

Voici, sur cette question, quels sont les considérants de l'arrêt de la Cour de Bordeaux, du 16 mars 1857.

« En ce qui touche l'appel de la Compagnie entre Coulaud et consorts :

« Attendu qu'il est parfaitement établi que les rails et coussinets transportés par les intimés à Laubardemont ne leur avaient pas été directement remis par la Compagnie ; qu'elle les avait remis directement à Guy avant le 25 septembre 1856, jour où le traité qu'elle avait conclu avec lui fut résilié d'un commun accord ; que les intimés n'avaient donc contre la Compagnie aucune action personnelle pour le paiement des frais de transport ;

« Qu'ils n'avaient non plus aucun privilége sur les objets transportés ; qu'il résulte, en effet, des documents du procès, qu'ils avaient loué au mois à Guy leurs bateaux et leurs équipages ; qu'ils n'étaient donc que les agents et préposés de ce dernier, et ne pouvaient réclamer pour eux le privilége accordé au voiturier sur les objets qu'il est, en cette qualité, chargé de transporter ;

« Que c'est donc sans aucun droit qu'ils ont, malgré les réclamations de la Compagnie, retenu les rails et coussinets dont il s'agit, sous le prétexte qu'ils étaient leur gage et affectés d'un privilége en leur faveur, et qu'ils l'ont fait placer sous la main d'un séquestre ;

« Attendu que la Compagnie ne produit aucun document à l'effet d'établir le dommage qu'elle prétend lui avoir été occasionné pour l'indue résistance des intimés ; qu'ainsi, ce chef de ses conclusions n'est pas justifié ;

« Par ces motifs :

« La Cour,

« Faisant droit de l'appel interjeté par la Compagnie du Grand-Central, tant contre Coulaud et consorts que contre Guy..., infirme le jugement rendu par le tribunal de commerce de Libourne, le 29 novembre 1856 ; condamne Coulaud et consorts, par les voies de droit et par corps, à remettre à la Compagnie du Grand-Central, dans les trois jours qui suivront la signification de l'arrêt, quittes de tous frais, notamment des frais de consignation, les rails et coussinets chargés à bord des bateaux par eux loués à Guy, et dont ils avaient la direction pour le compte de ce dernier ; faute de quoi autorise la Compagnie à s'en faire mettre en possession à leurs frais, et dans quelques mains que ces objets puissent se trouver, etc., etc. (1). »

173. L'expéditeur, qui a promis à une administration de transport de lui faire transporter des marchandises, est tenu envers elle de dommages-intérêts s'il ne remplit pas son obligation (2).

174. L'expéditeur, qui fait changer de route à la marchandise, doit une indemnité au voiturier, si la nouvelle route est plus longue (3). Ce droit du voiturier repose sur le droit et l'équité. Le contrat, en effet, ne peut être modifié au détriment de l'une des parties.

L'expéditeur répond du préjudice éprouvé par le voitu-

---

(1) *Gazette des Tribunaux*, 2 septembre 1857.

(2) Dalloz, n° 435.

(3) Dalloz, n° 443.

rier, lorsqu'il n'a pas rempli vis-à-vis de celui-ci la promesse de faire circuler librement la marchandise, en se conformant aux lois des douanes (1).

175. L'expéditeur qui n'a pas actionné, en temps utile, le commissionnaire principal et les commissionnaires intermédiaires responsables de la perte ou de l'avarie, est

---

(1) Dalloz, n° 444; Pardessus, t. II, n° 548.

« Le commissionnaire, dit M. Lehir, est-il passible des amendes encourues en pays étranger, pour cause d'insuffisance des mentions portées sur les connaissements des marchandises qu'il a chargées en France pour le compte d'un commettant, alors que ces connaissements remplissent les conditions de la loi française ? — A qui incombe la responsabilité des amendes encourues dans le cas ci-dessus exprimé : est-ce au mandant, est-ce au mandataire ?

« En d'autres termes, le mandat d'expédier des marchandises en pays étranger, implique-t-il l'obligation pour le mandataire commissionnaire de connaître et de remplir des formalités exceptionnelles à la loi française et toutes spéciales en pays de destination de ces marchandises ? Le commissionnaire serait-il responsable des conséquences de l'omission de ces formalités, alors que cette omission résulterait d'un défaut de prescriptions et de renseignements, du fait de son mandant ?

« N'est-ce pas particulièrement au négociant expéditeur de connaître les formalités et les conditions qui régissent l'introduction de ces marchandises en pays étranger, et d'ordonner, en conséquence, à son commissionnaire chargeur, de remplir ces prescriptions spéciales au moyen des renseignements utiles dont il fera suivre l'envoi de ses marchandises ? »

La question étant ainsi posée, M. Lehir met la responsabilité à la charge du commissionnaire qui a été chargé de rédiger le connaissement. (Voyez Lehir, 1862, 1re partie, p. 221.)

privé du droit d'exercer contre eux des poursuites (1) (art. 108 du C. de com.).

176. Cette prescription ne serait pas encourue si le commissionnaire ne justifiait pas de l'expédition de la marchandise ; si celle-ci n'avait pas été remise au véritable destinataire, encore bien que l'art. 108 du Code de com. ne parle de la prescription que pour l'avarie ou la perte de la chose (2).

Le 20 février 1828, la Cour de Nîmes avait jugé que la prescription, résultant de l'article 108, ne s'appliquait pas au cas où les objets avaient été remis à un autre que le véritable destinataire (3) ; mais, le 6 décembre 1830, la Cour de cassation, chambre des requêtes, a jugé avec raison que l'article 108 n'était qu'énonciatif. Ainsi, l'expéditeur, qui justifierait que le commissionnaire a gardé la chose, dans ses mains, au delà de 6 mois, ne souffrira en aucune façon de la prescription ; l'article 108 de Code de commerce, en créant une prescription, n'a eu d'autre but que de libérer le commissionnaire de bonne foi (4).

177. L'action, résultant du retard, ne se prescrit pas non plus par 6 mois ou un an suivant l'article 108 (5).

Nous n'avons voulu ici donner qu'un aperçu des droits et des obligations de l'expéditeur ; nous reviendrons sur

---

(1) Dalloz, n° 487. Les six mois ne s'appliquent qu'aux transports en France.

(2) Dalloz, n° 496.

(3) Dalloz, n° 491.

(4) Dalloz, n° 495.

(5) Dalloz, n° 493.

cette matière en traitant du destinataire, des fins de non-recevoir ou de la prescription.

Nous aurons aussi l'occasion de parler de la même matière dans le chapitre spécial aux chemins de fer.

Dès à présent on voit quelles sont les obligations qui sont imposées à l'expéditeur; elles se confondent quelquefois avec celles qui sont à la charge du destinataire.

En effet, l'un et l'autre sont tenus du prix du transport et des frais accessoires légitimes, occasionnés par la chose voiturée.

Mais c'est à l'expéditeur notamment à donner des ordres précis au commissionnaire pour le transport de la chose qui doit être remise en bon état intérieur et extérieur. Sans doute le défaut d'emballage doit être réparé par le commissionnaire, aux frais de l'expéditeur, mais il peut ne pas être toujours possible de distinguer si l'emballage est suffisant ou est défectueux. Quant à l'emballage intérieur, il est certain que le commissionnaire ne peut même le supposer. Enfin, le vice propre de la chose est à la charge de l'expéditeur; si on ne peut adresser aucun reproche à l'expédition, et lorsque l'expéditeur ou le destinataire a une action à exercer contre le commissionnaire, il ne doit pas oublier de se conformer aux prescriptions des articles 105, 106 et 108 du Code de commerce qui ont été édictés pour la garantie du commissionnaire et par les nécessités du commerce; mais ces mêmes articles ont donné lieu à des interprétations diverses suivant les nuances du fait. Nous les ferons connaître dans des paragraphes spéciaux et qui ont trait au destinataire, aux fins de non-recevoir et à la prescription.

§ 7. — DE LA RESPONSABILITÉ SPÉCIALE DU COMMISSIONNAIRE QUI A CONFIÉ LA MARCHANDISE A UN VOITURIER POUR LA TRANSPORTER; DROITS ET OBLIGATIONS DU VOITURIER.

Sommaire.

178. Le commissionnaire qui a signé la lettre de voiture est responsable de son voiturier;
179. Le commissionnaire peut stipuler qu'il ne répondra pas des fautes du voiturier; celui-ci peut-il s'affranchir des fautes légères?
180. Le commissionnaire peut-il stipuler dans la lettre de voiture la franchise de certaines avaries provenant de son fait; bris, coulage? A-t-il le droit de faire des conditions pour le transport de quelques objets d'une nature particulière? *In notis*, obligation de remettre les choses dans l'état où elles ont été confiées;
181. Responsabilité pour défaut de remise par le commissionnaire au voiturier, des acquits à caution; exécution des lois dans le pays où voyage la marchandise; contrainte par corps;
182. De la responsabilité directe du voiturier envers l'expéditeur; avaries; perte; retard (*vide suprà* § 6.);
183. Peut-on d'avance limiter l'avarie à une somme déterminée?
184. Délits des voituriers;
185. Action directe de l'expéditeur ou du destinataire; juridiction; résumé (*vide suprà* § 6).

178. Nous avons déjà examiné la responsabilité du commissionnaire quand la marchandise est dans ses mains; voyons jusqu'où s'étend encore la responsabilité quand elle est en voyage, et par les faits du voiturier spécialement, car nous parlerons plus tard des sous-commissionnaires ou commissionnaires intermédiaires.

Si l'avarie atteint les marchandises en route, le commissionnaire ne peut se soustraire à la responsabilité qui résulte du contrat formé entre lui et l'expéditeur, alors même qu'il ne serait point par lui-même l'auteur du dégât dont il lui est demandé compte, et qu'on pourrait l'imputer

au voiturier ; l'expéditeur n'a entendu engager vis-à-vis de lui que le commissionnaire à qui il a remis la marchandise ; c'est donc à lui seul qu'il a le droit de s'adresser, sauf le recours de ce dernier contre le voiturier (1).

Nous avons dit que celui qui permet, en le chargeant de transporter des objets, qu'on lui donne la qualité de commissionnaire, ne peut ensuite dire qu'il n'a agi que comme ami (2). Il peut donc être poursuivi comme responsable.

Si le commissionnaire n'a accepté les marchandises à transporter que pour les confier à un voiturier étranger à son établissement, la même responsabilité lui incombe lorsqu'il est signataire de la lettre de voiture ; car la lettre de voiture, aux termes de l'article 101 du Code de commerce et dans le sens que nous avons indiqué plus haut, forme un contrat entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier ; le commissionnaire ne serait point fondé à prétendre qu'il n'a été qu'un intermédiaire pour procurer un voiturier qui transportât la marchandise ; la loi n'admet pas cette distinction, et comme il s'agit, dans l'espèce, d'un entrepreneur de transports, la distinction dont nous avons parlé plus haut, au profit du commissionnaire proprement dit, page 11, ne peut être invoquée.

179. Toute convention contraire, cependant, pourrait être faite ; si donc, le commissionnaire n'accepte la marchandise qui lui est confiée que pour être remise à un voi-

---

(1) Goujet et Merger, v° *Commissionnaire de transport*, n[os] 12 et 100 ; Persil, p. 125.

(2) Goujet et Merger, n° 119.

turier, dont les fautes ne lui seront pas imputées (1); cette convention doit être respectée, car elle n'a rien dans son contenu d'illicite.

180. Un commissionnaire, au contraire, ne pourrait stipuler qu'il sera affranchi des fautes qui lui sont propres (2).

Supposons donc le cas où un commissionnaire inscrirait, dans la lettre de voiture remise à l'expéditeur, qu'il ne garantit pas le bris des choses fragiles, le coulage des liquides; cette clause ne peut lier l'expéditeur. Telles sont les prescriptions des articles 1783 et 1784 du Code Napoléon; ainsi, le commissionnaire attaqué, dans cette circonstance, ne pourrait exciper de l'article 98 du Code de commerce, pour prétendre que la lettre de voiture, énonçant d'une manière générale qu'il ne répond point des avaries, renferme une stipulation qui l'affranchirait de toute responsabilité (3). Le commissionnaire, en effet, répond des fautes et, par conséquent, de toutes avaries ou pertes qui

(1) Dalloz, nos 343, 344.

(2) Pardessus, t. II, p. 503, 542, 576; Goujet et Merger, v° *Commissionnaire de transport*, nos 78, 80 et suiv.

(3) Doit être considérée comme nulle et illégale la clause d'une lettre de voiture qui affranchirait les commissionnaires de toute responsabilité, à raison de leur négligence. (Aix, 6 août 1823; voy. Pardessus, n° 542; Goujet et Merger, p. 202; cass., rej., 21 janvier 1807; S., 7-1-138.)

Nous verrons aussi plus tard que l'art. 103 C. comm., qui déclare le voiturier garant des avaries survenues aux objets dont le transport lui a été confié, est applicable aux Compagnies de chemins de fer, alors même que les bulletins, par elles délivrés à l'expéditeur,

lui sont imputables, et qui ne proviennent point du fait de l'expéditeur, ou de la force majeure (1).

Le 7 nivôse an XIV, jugement du tribunal de commerce de Pau qui statue ainsi sur cette question :

« Considérant que la responsabilité des voituriers est établie par les lois anciennes et par les articles précités du Code civil;

« Que la lettre de voiture dont Mérillon excipe, est son propre ouvrage; que Catalogne, loin de l'avoir souscrite, s'est au contraire récrié contre les conditions qu'elle renferme, dès qu'il en a été instruit, et qu'ainsi, en rendant hommage au principe que nul ne peut assujettir un tiers par des titres et des conditions onéreuses qui lui sont étran-

---

porteraient qu'elles ne seraient responsables des dommages arrivés aux colis fragiles ou précieux, qu'autant qu'ils auraient été l'objet d'une convention particulière. (Paris, 14 août 1847; S. V., 47-2-509.) La portée de la convention doit en effet être précisée tout de suite.

(1) Goujet et Merger, n° 83; Dalloz, n°s 342, 343; voy. Sourdat, t. II, n° 995; Pardessus, t. II, n° 542; Zachariæ, t. III, § 373, n° 7; Duvergier, *du Louage*, n° 323; Troplong, ibid., n°s 926 et 943; Van-Huffel, n° 13; Devilleneuve et Masséé, v° *Voiturier*, n° 46; Goujet et Merger, *Bod. verb.*, n° 81; Alger, 16 décembre 1846; S. V., 47-2-88; voy. aussi trib. de comm. de la Seine, 16 décembre 1846; Lehir, 1847, p. 178.

Si la stipulation de non-garantie des avaries ou des pertes est licite dans certains cas, le commissionnaire doit toujours fournir une voiture ou un navire en bon état et propre à faire le transport; il est responsable des avaries et pertes de marchandises causées par le vice propre du navire. (Cass., 11 janvier 1842; P., 1-1842-307; Goujet et Merger, p. 202.)

gères, il faut en conclure que Mérillon n'a pu se soustraire à la responsabilité qui pèse sur lui en se créant un titre dont tout concourt à démontrer la nullité;

« Considérant que cette responsabilité n'aurait pas cessé d'exister, lors même qu'il serait certain, comme il est faux, que Catalogne aurait souscrit la condition insérée dans la lettre de voiture, puisque, d'une part, cette adhésion ne serait jamais présumée avoir été faite dans l'idée de laisser à Mérillon le droit de mésuser de la confiance qu'un expéditionnaire aurait eu des soins et précautions de transport; et que, d'un autre côté, il aurait suffi de la preuve d'une incurie quelconque dans un roulage ou voiturage, pour faire cesser les avantages d'une réserve ou condition quelconque, destructive des obligations d'un dépositaire forcé et salarié;

« Considérant que le prix exigé par la partie de Perrin, de 10 fr. par quintal, lorsqu'il est constant que le roulage de Bordeaux à Pau ne se paye que 7 fr., produit une taxe de plus de quarante pour 100, et qu'elle ne saurait être envisagée autrement que comme une garantie et assurance dont Mérillon devait connaître les charges, puisqu'il en stipulait le profit; qu'il est d'ailleurs plus conséquent d'envisager ainsi une telle exagération dans le prix du transport, que de céder au calcul de Mérillon, qui allègue n'avoir reçu de plus que l'embarras résultant du volume de la caisse, lorsque, d'ailleurs, il est constant qu'il n'existe pas en effet de tarif pour le prix des choses plus ou moins volumineuses ou commodes à transporter. »

Pourvoi pour violation de la loi du contrat, contraven-

tion aux usages du commerce, et fausse application des art. 1783, 1784, 1953, 1955 C. civil. — Arrêt.

La Cour, — Sur le premier moyen, résultant d'une prétendue violation de la loi du contrat;

Attendu qu'en refusant d'admettre comme convention synallagmatique les lettres de voiture souscrites par le seul entrepreneur d'un roulage, et en se décidant par des faits qui prouvaient, soit une surtaxe dans la commission, à raison de la fragilité, soit une incurie quelconque dans le mode du transport, le tribunal de commerce de Pau n'a violé aucun contrat formel des parties, ni faussement appliqué les dispositions du Code civil;

Sur le moyen résultant d'une prétendue violation des règlements du commerce et des art. 1137 et 1917 C. civ., relatif à la décharge de responsabilité des voituriers;

Attendu qu'aucuns des faits constatés par la procédure et par le jugement attaqué, ne constituaient la décharge de la garantie, et ne commandaient l'application des règles invoquées; — Rejette. (Dalloz, 1848, p. 98).

Au surplus, le commissionnaire, lorsqu'il s'agit des choses qui peuvent être chargées sans effraction, ne doit que les choses contenues dans la barrique ou autres vaisseaux semblables, sauf ce qui a été perdu par suite de l'évaporation ou du coulage, suivant les usages ou la saison.

En effet et d'abord, les usages constants ont force de loi; tels sont les déchets alloués pour certaines marchandises, et quant aux effets de la saison, on peut considérer la perte qu'elle occasionne comme un vice propre.

S'il s'agit de choses enfermées dans des caisses, le voi-

turier est libéré en remettant les caisses en bon état (1).

Mais le commissionnaire peut stipuler des conditions particulières pour le transport de certains objets (2). C'est ainsi qu'a été sainement interprété l'article 98. (C. comm.)

Le voiturier lui-même peut-il convenir qu'il ne répondra pas de ses fautes, même légères ?

M. Troplong, *du louage* (n° 942), pense que lorsque le voiturier stipule qu'il ne répondra pas de ses fautes légères, cette convention n'est pas obligatoire, mais elle change la situation des parties ; ce ne sera plus au voiturier à établir la force majeure. L'expéditeur devra prouver la faute du voiturier ; M. Dalloz croit, avec raison, que cette doctrine est trop subtile et qu'elle favoriserait la fraude du voiturier.

181. Le commissionnaire est responsable de la saisie des marchandises, lorsqu'il a négligé de remettre au voiturier les acquits à caution (3). *Vide suprà*, p. 61.

Le commissionnaire, sous un autre rapport, est responsable du voiturier qui ne s'est pas soumis aux lois des contrées qu'il traverse (4).

---

(1) Sauf les cas de fraude. V. Pardessus, t. II, n° 543; Dalloz, n° 341.

Le voiturier qui, chargé du transport d'une certaine quantité de vins ou de liqueurs, a reçu en même temps les bouteilles servant d'échantillon, est responsable de l'identité de ces vins ou liqueurs avec l'échantillon dont il est porteur. (Metz, 20 août 1827 ; S., 27-2-179.)

(2) Persil, p. 120.

(3) Persil, p. 146 ; Dalloz, n° 386 ; Goujet et Merger, n° 26 ; Pardessus, t. II, n° 542.

(4) Dalloz, n° 337, 339, 340.

Le commissionnaire est contraignable par corps pour les indemnités qu'il doit. (Arg. de l'article 1782 du Code Napoléon (1).

182. Le contrat de commission pour le transport pouvant directement exister entre l'expéditeur et le voiturier, sans le concours d'un commissionnaire, les obligations imposées au voiturier dans ce cas ne diffèrent point de celles des commissionnaires, puisque entre le voiturier et l'expéditeur il s'est formé un contrat de même nature que celui qui peut exister entre l'expéditeur et le commissionnaire; les termes de l'article 101 du Code de commerce sont d'ailleurs positifs (2).

Ainsi le voiturier répond des avaries.

Il répond de la perte des objets qui lui ont été remis dans un lieu qui n'est plus surveillé par l'expéditeur ou les personnes dont il répond (3).

Tout retard qui lui est imputable entraîne aussi sa responsabilité.

183. Les divers commissionnaires, aujourd'hui, ne peuvent exciper des dispositions d'une loi ancienne, qui limitait l'indemnité due par les messageries à 150 fr. (4). Le voiturier ne pourrait donc l'invoquer à son profit.

---

(1) Dalloz, n° 384; Troplong, *du Louage*, n° 921; Zachariæ, t. III, p. 44.

(2) Devilleneuve et Massé, v° *Commiss. de transp.*, n°s 33 à 47.

(3) Pardessus, t. II, p. 542; Devilleneuve et Massé, n° 35; Dalloz, n° 388.

(4) Dalloz, n° 388.

184. Les voituriers, en cas de délit, sont soumis à une peine sévère (1). Voyez l'arrêt de la Cour de cassation (ch. crim. 9 avril 1842), énoncé *infrà*.

185. Nous avons dit plus haut que l'expéditeur, qu'il ait contracté en son nom ou par l'intermédiaire d'un tiers,

---

(1) Voy. Code pénal, art. 386, 387.

« Sera puni de la peine de la réclusion, tout individu coupable de vol commis dans l'un des cas ci-après : 1° Si le vol a été commis la nuit, et par deux ou plusieurs personnes, ou s'il a été commis avec une de ces deux circonstances seulement, mais en même temps dans un lieu habité ou servant à l'habitation, ou dans les édifices consacrés aux cultes légalement établis en France ; 2° si le coupable, ou l'un des coupables, était porteur d'armes apparentes ou cachées, même quoique le lieu où le vol a été commis ne fût ni habité ni servant à l'habitation, et encore quoique le vol ait été commis le jour et par une seule personne ; 3° si le voleur est un domestique ou un homme de service à gages, même lorsqu'il aura commis le vol envers des personnes qu'il ne servait pas, mais qui se trouvaient, soit dans la maison de son maître, soit dans celle où il l'accompagnait, ou si c'est un ouvrier, compagnon ou apprenti, dans la maison, l'atelier ou le magasin de son maître, ou un individu travaillant habituellement dans la maison où il aura volé ; 4° si le vol a été commis par un aubergiste, un hôtelier, un voiturier, un batelier ou un de leurs préposés, lorsqu'ils auront volé tout ou partie des choses qui leur étaient confiées à ce titre. (Code pénal, article 386.)

« Les voituriers, bateliers ou leurs préposés, qui auront altéré des vins ou toute autre espèce de liquides ou de marchandises dont le transport leur avait été confié, et qui auront commis cette altération par le mélange de substances malfaisantes, seront punis de la peine portée au précédent article. S'il n'y a pas eu mélange de substances malfaisantes, la peine sera un emprisonnement d'un mois à

peut, comme le destinataire, exercer contre les voituriers toutes actions directes (1); nous verrons ultérieurement, ainsi que nous l'avons annoncé et suivant que l'action est exercée par l'expéditeur ou le destinataire, quel est le changement qui survient dans le lieu de la juridiction.

Si nous résumons ce qui précède, nous constaterons que si le commissionnaire répond de son voiturier, ce dernier doit aussi garantir le commissionnaire de ses fautes personnelles. Il est important encore de noter que si le commissionnaire peut bien, sans doute, se mettre à l'abri des faits coupables du voiturier, il ne saurait s'affranchir lui-même de la responsabilité résultant de ses propres actes. En effet, ce que M. Pardessus, t. II, n° 542, dit du voiturier peut être appliqué au commissionnaire :

« Le voiturier doit veiller à la conservation des marchandises pendant le voyage, et les rendre dans le même état qu'il les a reçues ; les principes expliqués n° 516, lui sont applicables.

« Sa responsabilité commence à l'instant même où ces marchandises ont été remises à lui ou à l'un de ses préposés,

---

un an, et une amende de 16 fr. à 100 fr. » (Code pénal, article 387.) C'est par application de ces textes qu'il a été décidé, par l'arrêt indiqué, p. 72, que le détournement frauduleux, imputé à un voiturier, de colis confiés à sa garde comme voiturier, ne constitue pas seulement le délit d'abus de mandat ou de confiance, mais le crime de vol qualifié par le n° 4 de l'art. 386 du Code pénal. (Cass., 9 avril 1842 ; Lehir, 1842, p. 208.)

(1) Pardessus, t. II, n° 545 ; Devilleneuve et Massé, n° 18. *Vide suprà*, p. 50.

soit sur le port, soit dans quelque local public dont la surveillance n'appartient ni à l'expéditeur ni à des personnes dont il réponde. Il doit accomplir tout ce qui est nécessaire, non-seulement pour les faire charger convenablement et les conserver, par exemple, en réparant des tonneaux qui fuiraient, mais encore en remplissant les formalités et les conditions exigées par les lois ou par les règlements locaux, ainsi que nous l'avons dit n° 495.

« Si les choses lui ont été annoncées comme fragiles, il répond des fractures; il est encore responsable des dommages arrivés par suite des avaries extérieures, ou par le manque de soins et d'attention de sa part, quand même il aurait déclaré ne pas vouloir en garantir la conservation (1), parce que nul ne peut stipuler qu'il ne répondra pas de ses fautes: à cet égard, on suivrait les principes sur les devoirs des dépositaires. Mais il faut que ces marchandises aient été conditionnées et emballées suivant leur nature; il ne serait pas juste d'imputer au voiturier les accidents arrivés par défaut d'emballage, ou de précautions des expéditeurs. Lorsqu'il y a lieu à l'exercice de cette responsabilité, le voiturier ne peut se borner à offrir une indemnité proportionnée à la diminution de prix que l'avarie a causée, il est tenu de garder la marchandise pour son compte, et de la payer en entier à dire d'experts (2). »

---

(1) Rejet, 21 janvier 1807; D., 7-1-138.

(2) Nous examinerons, *infrà*, cette dernière partie de doctrine.

§ 8. — DES COMMISSIONNAIRES INTERMÉDIAIRES.

Sommaire.

186. Le premier commissionnaire répond des commissionnaires intermédiaires; ancien droit;
187. Usages du commerce en pareille matière;
188. Procédure que doit faire le premier commissionnaire ou l'expéditeur pour ne pas perdre le recours contre le sous-commissionnaire; responsabilité de celui-ci; *in notis*, exceptions tirées des articles 105 et 106; compétence en cas de dommages-intérêts contre un tiers; chose jugée;
189. Le sous-commissionnaire désigné par l'expéditeur n'engage pas le premier commissionnaire; *in notis*, le commissionnaire répond-il de l'aubergiste ou du maître d'hôtel?
190. Action directe de l'expéditeur ou du destinataire contre tous les commissionnaires pour les instructions à donner; (*vide* § 7.)
191. Espèce où le commissionnaire principal est responsable du transport par eau;
192. Devoirs du commissionnaire intermédiaire envers le premier commissionnaire; avaries; procès-verbaux; soins qui sont dus à la marchandise; frais à recouvrer;
193. Action en répétition du sous-commissionnaire contre le premier commissionnaire; effets de la faillite sur les droits des divers commissionnaires; *in notis*, compte-courant (*Vide* § 6); compensation; résumé.

186. Nous avons dit que les commissionnaires étaient responsables de leurs propres faits et de ceux de leurs préposés directs; mais la responsabilié des entrepreneurs de transport ne se borne pas à leurs fautes personnelles ou à celles de leurs préposés directs, elle a lieu encore pour les actes des commissionnaires intermédiaires (1).

(1) On jugeait avant comme depuis le Code de commerce, que les commissionnaires étaient garants des faits des commissionnaires

187. Il est usité dans le commerce que les commissionnaires de transport remettent par leurs voituriers, pendant la route, les marchandises à un autre commissionnaire qui les fait parvenir à leur destination. Cette substitution ne fait pas cesser la responsabilité du commissionnaire principal, encore bien qu'il y eût un jugement passé en force de chose jugée entre l'un des commissionnaires et l'auteur du dommage (1).

188. Si le premier commissionnaire répond des faits des commissionnaires intermédiaires, il a donc le droit de les mettre en cause lorsqu'une action est intentée contre lui par l'expéditeur ou le destinataire (2).

---

intermédiaires qu'ils ont employés. (Bordeaux; 3 fructidor an VIII; voyez Limoges, 22 mars 1855; Paris, 5 mars 1811; cass., 1er août 1820; Lyon, 5 avril 1824.)

(1) Locré sur l'art. 19; Delamarre et Lepoitvin, t. II, n° 63; Pardessus, t. II, n° 576; Sourdat, t. II, n° 1012; Goujet et Merger, v° *Commissionnaire de transport*, nos 104, 106; Dalloz, nos 387, 388, 389, 392, 394, 447; Merlin, v° *Commissionniare*, n° 6; Delamarre et Lepoitvin, t. II, n° 63; Troplong, *du Mandat*, n° 458.

(2) Pardessus, t. II, nos 505, 576; Domat, *Lois civ.*, l. I, tit. XVI, *in principio*; Persil, p. 124, 128, 150; Sourdat, t. II, n° 1013; Dalloz, 368; Devilleneuve et Massé, v° *Commissionnaire de transport*, n° 10.

Si, d'après l'article 106 du Code de commerce, en cas de refus ou de contestation pour la réception des objets transportés, leur état doit être vérifié et constaté par des experts nommés par le président du tribunal de commerce ou par le juge de paix, cette formalité, qui devient obligatoire lorsque la marchandise, étant rendue à sa destination, peut être examinée avec soin, et au besoin déballée, n'est

Mais, ainsi que nous le dirons bientôt, notamment avec la jurisprudence que nous citons en note, le commissionnaire intermédiaire peut se soustraire à l'action du premier commissionnaire lorsqu'il est établi qu'il a accompli son mandat sans qu'aucune faute lui soit imputable.

L'expéditeur de marchandises a aussi, en cas de perte, action directe contre le commissionnaire que s'est substitué celui auquel il avait remis les marchandises ; il n'est pas

---

pas applicable lors de la remise que les commissionnaires se font entre eux d'une marchandise qui doit voyager avec célérité, et alors surtout que les avaries ne pourraient être reconnues qu'en ouvrant les caisses et les balles qui la contiennent. (Nîmes, 19 nov. 1851.)

Lorsqu'une marchandise est successivement transportée par plusieurs commissionnaires, on ne peut exiger que chacun d'eux fasse procéder à une expertise pour conserver son recours contre le commissionnaire qui lui remet cette marchandise, alors surtout qu'il n'y a ni déficit de poids, ni avarie apparente. (C. de comm., 105 et 106.)

Quand l'avarie est non-apparente, il ne suffit pas, pour qu'un commissionnaire échappe à la responsabilité, que le commissionnaire auquel il remet la marchandise la reçoive et paie le prix du transport sans réclamation ni réserve, il faut encore que le dernier commissionnaire ait reçu le prix intégral de la part du destinataire et que celui-ci ait accepté la marchandise, chaque commissionnaire restant engagé jusque-là tant à l'égard du commissionnaire qui le suit, qu'à l'égard du destinataire lui même.

On ne doit pas, à peine de nullité, appeler les parties intéressées. et notamment les commissionnaires intermédiaires, à une expertise ordonnée en vertu de l'article 106, C. de comm., en cas de contestation pour la réception de marchandises. (C. de comm., 105 ; C. de proc., 315, 1030 ; Lehir, 1846, p. 316.)

Le dernier commissionnaire représente d'ailleurs les commis-

obligé d'appeler en cause le premier commissionnaire auquel il s'était adressé (1).

Dans le cas où plusieurs demandes en garantie existent, le juge doit statuer par ordre sur chacune des demandes récursoires (2).

Il est donc constant que le commissionnaire intermédiaire peut être soumis à l'action intentée par l'expéditeur. En effet, il est tenu de toutes les obligations du premier commissionnaire, il doit faire arriver la marchandise en bon état (3).

---

sionnaires qui le précèdent, et la nullité de l'expertise est inopposable lorsque ce dernier commissionnaire a été appelé et y a assisté. (Colmar, 29 avril 1845.)

L'article 105 a donné lieu aussi à interprétation dans la matière qui nous occupe ; ainsi :

L'article 105 du Code de commerce, d'après lequel la réception des objets et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier, n'est applicable qu'entre ce dernier et le destinataire de la marchandise, mais non entre les divers voituriers ou entrepreneurs de transports qui se remettent successivement cette marchandise pour la faire parvenir à destination. Celui de ces entrepreneurs qui a été condamné envers le destinataire à l'indemniser des avaries constatées à l'arrivée, conserve, nonobstant l'article 105, le droit de recourir contre celui des autres entrepreneurs de transport qu'il prouve être l'auteur de l'avarie [1]. (Nancy, 14 juin 1854 ; Lehir, 1855, p. 30.)

(1) Code Napoléon, art. 1994 ; Paris, 12 juillet 1845 ; Lehir, 1845, p. 411.

(2) Dalloz, n° 390.

(3) Delamarre et Lepoitvin, t. II, n° 67 ; Pardessus, t. II, n° 575.

[1] Analogue, cass., 20 juin 1856, Lehir, 1854, p. 180.

Mais il a été jugé, avec raison (Cass., 23 juin 1857; *Gaz. des Trib.*, 24 juin 1857), et par admission du pourvoi contre un jugement du tribunal de commerce de Mirande, du 2 janvier 1857, que les commissionnaires et les voituriers intermédiaires ne sont pas responsables des avaries intérieures existantes dans les colis qu'ils transportent, à moins qu'il ne soit prouvé contre eux que c'est entre leurs mains et par leur faute que les avaries se sont produites. La présomption de faute n'existe que contre le premier commissionnaire (1).

---

(1) Voy. sur ce point la remarquable dissertation de M. Lehir, année 1849, première partie, p. 426.

Si les débats ne peuvent établir auquel commissionnaire la perte est imputable, tous doivent être déclarés solidairement responsables, sauf à partager la responsabilité entre eux par portions égales. (Trib. de comm. de la Seine, 28 janvier 1852; Le Hir, 1853, p. 173.)

S'il est constaté qu'un commissionnaire intermédiaire a reçu sans protestation des marchandises qu'un premier commissionnaire avait reçues en bon état, et que ces marchandises se sont trouvées avariées en sortant des mains du commissionnaire intermédiaire, il peut être décidé, mais entre commissionnaires seulement, que l'avarie provient du fait du commissionnaire intermédiaire. (Cour de cassation, 20 juin 1853; Lehir, 1854, p. 130.)

Ainsi, il a été jugé encore qu'il est bien dû dédommagement, par le sous-commissionnaire, de la réfaction du tiers du prix de la voiture, et de toutes les condamnations encourues, lorsqu'ayant été avisé de l'urgence et du mode de transport, il y a substitué une autre voie de laquelle serait résulté le retard (C. N., art. 1382, Bordeaux (3e ch.), 18 juillet 1845; Lehir 1846, p. 124.)

Le propriétaire d'objets endommagés pendant le transport a

Il importe ici de citer l'une des décisions que nous indiquons en note, l'arrêt de cassation du 20 juin 1853.

Le 14 août 1852, le tribunal du commerce du Havre, après expertise, avait statué en ces termes :

« Attendu que l'expertise faite par Laurent, nommé expert par le tribunal, est régulière ; qu'il résulte de cette expertise que six caisses poil de lièvre, dont est question,

---

action contre tous les commissionnaires qui ont été employés au transport ; mais l'un des commissionnaires expéditeurs est garant envers tous les autres du dommage survenu, à moins qu'il ne prouve que l'avarie est le fait de l'un des commissionnaires ou voituriers intermédiaires. (Trib. de comm. de Nevers, 13 mars 1843 ; Lehir, 1843, p. 191 ; cass., 15 avril 1831 et 15 avril 1846 ; voyez Nîmes, 17 juin 1852 ; Le Hir, 1852, p. 435 ; id., 1846, p. 316.)

C'est-à-dire, en d'autres termes, qu'un commissionnaire ne peut exercer un recours contre les sous-commissionnaires que si ceux-ci sont en faute.

La responsabilité de l'indemnité due au propriétaire d'une marchandise avariée peut remonter à l'expéditeur de cette marchandise et ne retombe sur l'un des commissionnaires intermédiaires qu'autant qu'il est prouvé que l'avarie a eu lieu par son fait ou par celui des agents ou voituriers qu'il a directement employés. (Cour impériale de Nîmes, 19 novembre 1851 ; Lehir, 1854, p. 277 ; Montpellier, 1er avril 1820.)

Le dernier commissionnaire de transport, chargé de remettre la marchandise au destinataire, est responsable du déficit qu'elle a subi sur le poids, la quantité restant la même. Il n'est pas admissible à se prévaloir du prétendu usage où l'on serait dans le commerce du roulage de ne pas contrôler le poids de certaines marchandises (dans l'espèce, des fers) en cours de transport.

Peu importe qu'il apparaisse que l'un des commissionnaires

étaient mouillées à l'extérieur; qu'ouverture faite desdites caisses, il a été reconnu que l'avarie avait pénétré à l'intérieur et avait détérioré la marchandise, et que cette détérioration, pour les six caisses, représente une perte de 390 fr.;

Attendu que de la lettre de voiture dont est porteur

---

intermédiaires ait substitué à la première lettre de voiture plusieurs autres appropriées aux lots partiels en lesquels il avait converti l'ensemble de la marchandise expédiée; la responsabilité n'en doit pas moins retomber sur le dernier commissionnaire qui a tenu volontairement la vérification pour faite et la réception pour opérée, conformément à la lettre de voiture.

Les commissionnaires sont fondés dans ce cas à se prévaloir de la disposition de l'article 105 du Code de commerce, portant que la réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier. (Lyon, 20 juillet 1855.)

Voici, sur le même sujet, une question que nous n'avons pas examinée dans le transport maritime, et qu'il est utile de consigner ici :

Le commissionnaire qui se charge de faire effectuer une expédition par mer n'est pas un commissionnaire de transports par terre et par eau dans le sens de l'article 98 du Code de comm. Dès lors c'est dans le droit ordinaire et notamment dans l'article 1994 du Code Nap. qu'il faut puiser les règles de la garantie à laquelle il est assujetti. (Aix, 13 avril 1825; Goujet et Merger, p. 206.)

Mais M. Persil, p. 149, combat avec raison cette doctrine adoptée M. Horson. M. Persil s'exprime ainsi :

« Il nous semble assez difficile, en présence des termes généraux de l'article 99 du Code de commerce, d'adopter l'opinion de M. Horson. Pourquoi cette distinction entre les transports sur les rivières et les transports sur mer? Quelle est la raison de cette différence? La section qui renferme l'article 99 ne porte-t-elle pas le titre :

Meinal, il résulte que lesdites six caisses ont été reçues, par le chemin de fer Rhénan, en bon état; d'où il suit que Meinal a droit d'être indemnisé de la perte que lui fait éprouver l'avarie constatée;

Attendu que les six caisses lui ont été livrées par Demondésir et C°, agissant pour compte de qui de droit; qu'ainsi l'action contre ces derniers procède bien;

Des commissionnaires pour les transports par terre et par eau? Par eau...; cette expression n'est pas applicable aux rivières seulement; le législateur ne le dit point: elle comprend aussi les transports par mer; car nous n'avons jamais entendu soutenir que le terme *eau* ne pouvait plus s'appliquer à la mer. *Eau* est une expression générique; plus tard, elle recevra des dénominations différentes, quand on voudra désigner un ruisseau, une rivière, un fleuve, une mer. Si le Code avait parlé simplement des transports, sur une rivière, alors on serait fondé à déclarer ses dispositions étrangères aux transports faits, soit sur un fleuve, soit sur la mer. Mais il ne restreint pas ainsi l'article 99, il le veut applicable *à tous les transports par eau*; par conséquent, chaque fois que le transport s'opérera par eau, que la marchandise descende simplement une rivière ou un fleuve, ou qu'elle traverse les mers, peut importe; il y aura lieu à l'application de l'article 99 du Code de commerce. Toutes les distinctions nous paraissent arbitraires et faites contrairement au texte précis de la loi. »

Entre deux commissionnaires chargés du transport intermédiaire de la marchandise, si le premier, après l'avoir voiturée jusqu'au point où il devait la remettre à l'autre, l'a déposée dans un dock, en prévenant celui-ci qu'elle y était à sa disposition, et si le second la laissée séjourner dans ce dock, au lieu de l'en retirer pour la faire suivre à destination, c'est sur ce dernier que doit retomber la responsabilité du retard. Il ne peut y échapper en disant

Attendu que l'état de la marchandise a été constaté avant que Demondésir et Ce l'aient retirée du chemin de fer; qu'en conséquence ils sont fondés dans leur demande en recours contre la Compagnie du chemin de fer du Havre.

Attendu, sur l'action récursoire de cette dernière Compagnie contre la Compagnie du chemin de fer du Nord, qu'aucune réserve n'a été stipulée sur l'état de la marchandise au moment où elle s'est chargée du transport ; qu'elle est donc donc seule responsable du dommage éprouvé ;

Attendu, par suite, que l'autre demande en garantie n'a pas d'objet ;... condamne Demondésir en 390 fr. de dommages-intérêts ;

Accorde à Demondésir recours et récompense de la condamnation ci-dessus contre la Compagnie du chemin de fer du Havre;

Déclare la Compagnie du chemin de fer du Havre mal fondée dans son action récursoire.

Sur le jugement il y eut pourvoi en cassation par la Compagnie du chemin de fer du Havre.

Pemier moyen. — Violation des articles 1382 du Code Napoléon, et 103 du Code de commerce, et fausse application de l'article 99, en ce que le jugement attaqué avait déclaré le sieur Demondésir responsable d'avaries qui

---

que la marchandise devait lui être remise à domicile, et que ce n'était pas à lui, par conséquent, de l'envoyer prendre, son obligation étant de la faire retirer sur l'avis qui lui était donné du dépôt, sauf à réclamer ensuite du commissionnaire précédent les frais de ce retirement. (Aix, 3 février 1855 ; Lehir, 1856, p. 73.)

étaient reconnues n'être pas de son fait, et lui avait ensuite accordé un recours contre la Compagnie du chemin de fer du Havre, sans constater davantage que les avaries fussent imputables à cette Compagnie.

Deuxième moyen. — Fausse application et violation de l'article 105 du Code de commerce, en ce que le tribunal de commerce a jugé que la Compagnie du chemin de fer du Havre, en recevant la marchandise de la Compagnie du Nord, sans réclamation, avait perdu tout recours contre cette Compagnie, bien que la déchéance prononcée par l'article 105 ne fût pas applicable aux intermédiaires ou voituriers successifs, chargés du transport de la marchandise, mais seulement à l'action du destinataire contre le voiturier. — Voici l'arrêt qui intervint : La Cour ;

Sur la première partie du premier moyen :

Attendu que la Compagnie demanderesse, appelée en cause comme garant simple des sieurs Demondésir et Ce et par ceux-ci, n'est pas recevable à critiquer devant la Cour de cassation la condamnation prononcée contre Demondésir et Ce, et acceptée par eux, au profit du sieur Meinal, demandeur principal ;

Attendu, d'ailleurs, que cette condamnation ne serait qu'une juste application des articles 1382 du Code de Napoléon, et 103 du Code de commerce, puisque les sieurs Demondésir et Ce, agissant *pour le compte de qui de droit*, n'excipaient, pour échapper à la responsabilité de l'avarie constatée, ni du vice propre de la chose, ni de la force majeure ; — « Sur la deuxième partie du même moyen et sur le deuxième moyen :

Attendu que le jugement établit souverainement :

1° Que l'avarie était constatée avant que les colis n'entrassent dans les mains des sieurs Demondésir et Ce ;

2° Que les caisses étaient mouillées à l'extérieur et qu'ainsi l'avarie était apparente ;

3° Que la Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre avait reçu ces caisses sans observations ni réserve ;

4° Enfin que la Compagnie Rhénane les avait reçues en bon état ;

Qu'en tirant de ces faits la conséquence que l'avarie devait demeurer à la charge de la Compagnie du Havre dans les magasins de laquelle elle avait été constatée, puisque cette constatation antérieure à la remise des colis aux sieurs Demondésir et Ce ne permettait pas de leur en imputer la cause, et puisque le silence de la Compagnie du Havre, en présence d'une avarie exterieure, faisait présumer que cette avarie n'existait pas avant l'arrivée des colis dans ses magasins, et ne permettait pas davantage d'en faire remonter la cause à la Compagnie du Nord, le jugement attaqué n'a faussement appliqué ni l'article 99 ni l'article 103 du Code de commerce, et s'est renfermé dans une appréciation livrée par la loi à la souveraineté de la conscience du juge du fait ; — Rejette, etc. » (Lehir, 1854, p. 131.)

Voici sur la même question le texte d'un arrêt de principe aussi indiqué *infrà* :

Le 31 décembre 1851, le tribunal de commerce de Nîmes avait jugé comme suit :

« Le tribunal,

Attendu, en effet, que Rufflet, négociant à Paris, a re-

mis à MM. Blémont, Forestier et Regey, commissionnaires de roulage, le 12 mai 1851, 22 balles peaux, à l'adresse de Victor Saltet, à Nîmes, demandeur;

Que ces balles remises successivement à divers commissionnaires sont arrivées à Nîmes, le 2 juin suivant, dans un état d'avarie qui a été régulièrement constaté par un expert désigné par le président du tribunal de commerce, le jour même de l'arrivée;

Attendu que les opérations auxquelles s'est livré l'expert, consignées dans son rapport du 2 juin, ont établi :

1° Que l'avarie provenait de mouillure;

2° Que ces mouillures avaient eu lieu *à une date antérieure de* 10 *à* 12 *jours environ à celle du rapport;*

Attendu que des explications fournies par ledit expert, en chambre du conseil et des faits de la cause, il résulte que l'avarie ne peut être attribuée à l'état des peaux au moment de leur départ de Paris et à un défaut de dessiccation; qu'en effet, les avaries provenant de fermentation se produisent avec des caractères particuliers qui n'existent pas dans les marchandises expertisées; qu'il y a donc lieu de repousser l'exception, fondée sur ce que l'avarie aurait eu pour cause première un vice caché existant dans les marchandises, avant que Rufflet en ait fait la remise à Blémont, Forestier, et Regey, et avant le contrat de transport intervenu entre eux;

Attendu que Victor Saltet déclare, et qu'il est établi que les altérations subies par les peaux les rendent impropres à l'emploi auquel il les destinait, à l'exception de 200 qui n'ont éprouvé aucune avarie;

Attendu que si la privation de ses marchandises a causé au destinataire un dommage, le tribunal, en l'appréciant, doit tenir compte des circonstances de la cause; que, d'une autre part, il a été pris, dans l'intérêt des marchandises, des mesures conservatrices, dont les frais doivent retomber sur la partie qui succombera;

Attendu que, par divers appels en garantie, tous les commissionnaires et voituriers ont été appelés en cause, ainsi que Rufflet, expéditeur;

Que, dans le débat contradictoire qui s'est engagé, toutes les parties devaient se mettre en mesure de présenter leurs moyens de défense, qu'elles ont simplement conclu à leur relaxe au principal, et, subsidiairement à leur garantie les unes contre les autres;

Qu'il n'a pas été démontré que l'avarie se fût produite sur un point particulier du trajet;

Que le tribunal n'a pu trouver en dehors du débat, et en particulier, dans le rapport de l'expert *d'indice suffisant de l'époque où les marchandises auraient subi la mouillure;*

Que les appréciations et les explications verbales de l'expert constatent qu'il ne peut donner à cet égard d'indication bien précise, et qu'il doit se borner à des évaluations approximatives;

Attendu que le commissionnaire, qui se charge d'un transport par terre ou par eau, est responsable des avaries et des faits des commissionnaires intermédiaires, aux termes des articles 98 et 99 du Code de commerce;

Que s'il est vrai que les commissionnaires subséquents soient obligés de le relever et garantir pour les avaries qui

ont été produites par leur fait, il faut au moins qu'il en administre la preuve, et que, dans la cause actuelle, Blémont, Forestier et Regey, n'ont articulé aucun fait qui signale, comme ayant occasionné le dommage, l'un des commissionnaires intermédiaires;

Que c'est à tort que l'on prétend que les principes dont Blémont, Forestier et Regey subissent l'application vis-à-vis de Saltet, doivent leur profiter contre le commissionnaire subséquent;

Qu'il faut, au contraire, établir une grande différence entre les divers commissionnaires de transport;

Qu'en effet, la responsabilité du premier commissionnaire est générale vis-à-vis de l'expéditeur sans que celui-ci soit tenu de prouver qu'il y a eu faute de la part du premier; que si, dans la contestation actuelle, les présomptions indiquent que la marchandise était déjà sortie des mains du premier commissionnaire lorsque l'avarie a eu lieu, il ne peut néanmoins se décharger, sur un tiers resté inconnu, de la responsabilité que lui impose son contrat;

Par ces motifs, ordonne que les 2,026 peaux avariées seront reprises par les sieurs Blémont, Forestier et Regey; les condamne à payer au sieur Victor Saltet : 1° la somme de 2,726 fr. pour la valeur de ses marchandises; 2° celle de 250 fr. tant à titre de dommage pour celui qu'il a éprouvé qu'à titre d'indemnité des peines et soins qu'il a pris pour la conservation de la marchandise; 3° celle de 20 fr. à titre de frais frustrés; 4° celle de 221 fr. 85 c. formant les neuf-dixièmes des droits de transport desdites marchandises, laissant au compte de Saltet l'autre dixième; ensemble, aux

intérêts courus depuis le jour de la demande, à tout quoi faire, lesdits Blémont, Forestier et Regey seront contraints par corps, pendant 15 mois;

Tire d'instance : 1° Auguste Guidan et Ce; 2° Courrat père et fils; 3° Burdet et Picard; 4° la Compagnie dite du Commerce, représentée par Vaubertrand, son directeur; 5° Nicout et Bourdois; 6° Réné-Titard; 7° Rufflet;

Condamne lesdits Blémont, Forestier et Regey à payer à chacune de ces six dernières parties mises hors d'instance, 15 fr. de frais frustrés; les condamne en outre à tous les dépens envers toutes parties, etc. »

Appel. — Arrêt de la Cour de Nîmes, du 17 juin 1852, qui confirme la sentence des premiers juges.

Ainsi, le premier commissionnaire reste toujours responsable de l'un des commissionnaires qui est en faute, mais les commissionnaires intermédiaires entre eux peuvent être déchargés en assignant quel est celui-là seul qui est responsable. C'est là, la véritable doctrine qu'il importe de bien constater parce qu'elle sert à juger nettement la situation de chacun. Le premier commissionnaire est responsable envers l'expéditeur, parce qu'il est garant de ses actes et de ceux des autres commissionnaires.

Mais, le commissionnaire intermédiaire, qui veut s'exonérer de toute responsabilité, peut établir qu'il a bien rempli son mandat (1) et seulement, suivant nous, à l'égard des commissionnaires précédents, car il paraît juste de le rendre responsable des actes des commissionnaires suivants.

---

(1) Dalloz, n° 400.

Le droit du commissionnaire principal, vis-à-vis des commissionnaires intermédiaires, lorsqu'il n'est pas sujet à contestation, a soulevé plusieurs questions de procédure qu'il est important de faire connaître.

Ainsi, il a été jugé que lors que le commissionnaire principal est actionné et qu'il conclut seulement à la prescription de l'action, il ne peut se plaindre devant une autre juridiction, si les juges, n'admettant pas la prescription, ne lui ont accordé aucune action contre le sous-commissionnaire qui n'a pas été mis en cause (1).

L'expéditeur, qui poursuit le commissionnaire principal, serait aussi privé de son droit vis-à-vis du commissionnaire principal ou du sous-commissionnaire par un défaut de procédure dans une espèce que voici :

Il faudrait décider que lorsqu'une demande en indemnité a été dirigée contre le commissionnaire principal, et que celui-ci a appelé en garantie le commissionnaire intermédiaire, l'expéditeur, qui n'a interjeté appel que contre le

(1) Goujet et Merger, n° 164.

Si, aux termes du dernier paragraphe de l'article 639 du Code de commerce, les tribunaux consulaires peuvent juger en dernier ressort des demandes en dommages-intérêts s'élevant à plus de 1,500 fr. lorsqu'elles sont fondées exclusivement sur la demande principale; il n'en est pas de même de la demande en dommages-intérêts que le défendeur à la demande principale forme, non reconventionnellement contre le demandeur, mais contre un tiers qu'il a appelé en garantie. Cette dernière demande constitue une action principale non exceptée des règles ordinaires du dernier ressort. (Nancy, 14 juin 1854; Lehir, 1855, p. 30.)

commissionnaire principal, ne peut demander compte devant la Cour à celui-ci des fautes du sous-commissionnaire; le jugement, qui a relaxé le sous-commissionnaire et dont il pas été interjeté appel, protége le commissionnaire principal à ce point de vue (1).

189. Il ne faut pas, au surplus, entendre par commissionnaire intermédiaire, dont répond le commissionnaire principal, celui que l'expéditeur aurait lui-même désigné (2); car alors il ne s'agit plus d'un intermédiaire choisi

---

(1) Le commissionnaire principal resterait responsable de toute autre faute non jugée.

Le commissionnaire intermédiaire mis en cause comme garant par le dernier commissionnaire, et qui se pourvoit vis à vis de celui-ci contre l'arrêt qui a accordé des dommages-intérêts au destinataire, n'est pas recevable à critiquer devant la cour de cassation la condamnation en dommages-intérêts acceptée par le dernier commissionnaire, et à prétendre, notamment, qu'il n'aurait pas dû être condamné comme responsable d'une avarie qui n'était pas de son fait. (Cass., 20 juin 1843; Lehir, 1854, p. 130. *Vide* l'arrêt *suprà*, p. 84.)

(2) Pour que la garantie du commissionnaire cesse, il faut que le sous-commissionnaire ait été nommément indiqué. Il ne suffit pas que le commissionnaire ait eu le pouvoir de se substituer des commissionnaires et qu'il justifie que les effets expédiés ont été reçus par l'un de ces commissionnaires substitués. (Pau, 3 mars 1837; P., 1-1837-506; Goujet et Merger, p. 206; *loco citato*.)

L'intermédiaire désigné à un commissionnaire de transport est garant envers celui-ci de la perte des marchandises, bien qu'il ne soit pas lui-même commissionnaire, si d'ailleurs il y a faute de sa part, et s'il n'a pas exécuté les instructions qui lui avaient été données. (Cass., 29 décembre 1845; S. V., 46-1-230; voy. aussi Paris, 1er mars 1831.)

Le commissionnaire ne répond pas, au surplus, de l'aubergiste dé-

par le premier commissionnaire, mais bien d'un préposé de l'expéditeur, et à ce titre, ce dernier ne peut s'adresser qu'à celui qu'il a choisi pour continuer le transport.

190. L'expéditeur ou le destinataire a le droit de donner des instructions et des ordres aux divers commissionnaires

---

signé comme dépositaire par l'expéditeur. (Voy. cass., 25 mars 1848 ; Goujet et Merger, nos 100, 206 ; Delamarre et Lepoitvin, t. II, n° 63; Pardessus, t. II, n° 576 ; Devilleneuve et Massé, n° 9 ; Dalloz, n° 402.

Mais le commissionnaire de roulage est responsable de tous les agents intermédiaires auxquels des marchandises à lui confiées sont remises, lors même que la perte en doit être imputée à un maître d'hôtel désigné par l'expéditeur dans la lettre de voiture, pour faire parvenir par un messager, descendant à son hôtel, ces marchandises à leur destination, s'il résulte d'ailleurs de la lettre de voiture que le commissionnaire était chargé du transport non-seulement jusqu'à la demeure du maître-d'hôtel, mais encore jusqu'à la destination définitive[1].

En pareil cas, le maître-d'hôtel qui a remis les marchandises à

[1] Il ne peut exister aucun doute sur la responsabilité du commissionnaire relativement aux fautes des agents intermédiaires qu'il emploie; mais si la perte provient d'une faute commise par un agent intermédiaire *désigné lui-même par l'expéditeur*, la responsabilité doit tomber sur ce dernier; le commissionnaire ne peut répondre de l'intermédiaire qui lui a été *désigné* ou *imposé*. (Pardessus, *Droit commercial*, n° 576 ; Delamarre et Lepoitvin, *du Contrat de commission*, t. II, n° 63 ; Dalloz, v° *Commissionnaire*, p. 769.) — L'arrêt ci-dessus ne rejette pas cette exception, puisqu'il s'appuie sur ce que la lettre de voiture imposait au commissionnaire l'obligation de faire parvenir les marchandises, non-seulement jusque chez l'intermédiaire désigné, mais encore *jusqu'à leur destination*; il importe de bien saisir le caractère de la décision; — ajoutons que la responsabilité imposée au commissionnaire, par l'article 99 du Code de commerce, est elle-même une dérogation au droit commun, qui ne se justifie que par l'intérêt du commerce. (Delamarre et Lepoitvin, *loco citato*, p. 148 et suiv. ; note de M. Lehir, 1846, p. 169.)

lorsque la marchandise est en route, afin d'arrêter le voyage ou de lui faire changer de route (1).

La transgression de ces ordres pourrait donner lieu à des dommages intérêts, dans le cas où la rupture du voyage serait ordonnée, afin que l'expéditeur pût ressaisir la marchandise. On pourrait prétendre, sans doute, que l'expéditeur, pour conserver ses droits, devait suivre les formalités pour la revendication; mais cette doctrine ne doit pas prévaloir sur les obligations du commissionnaire qui a contracté avec l'expéditeur, celui-ci doit exécuter les ordres qu'il a reçus (2).

Le commissionnaire intermédiaire qui reçoit, à la fois, des ordres du premier commissionnaire et de l'expéditeur, devra avoir soin, si ces ordres se contredisent, de s'éclairer sur ce conflit (3).

---

un faux messager; et en a, par suite, causé la perte, ne peut s'affranchir lui-même de la responsabilité vis-à-vis des commissionnaires précédents, en prétendant qu'il n'était que dépositaire non salarié et qu'il n'a commis qu'une faute légère; l'article 1957 du Code Napoléon, qui défend de remettre le dépôt à tout autre qu'à la personne indiquée pour le recevoir, doit le faire déclarer responsable. (Cass., 29 décembre 1845; Lehir 1846, p. 169.)

(1) Dalloz, n° 391.

Le commissionnaire de transports est responsable envers l'expéditeur de la non-exécution des ordres de ce dernier, alors même que ces ordres ont pour but de changer la destination de la marchandise après son expédition; il en est de même d'un commissionnaire intermédiaire. (Cass., rej., 13 février 1844; S. V., 45-417.).

(2) Dalloz, n° 403.

(3) Dalloz, n° 391.

191. Le premier commissionnaire, qui, chargé d'expédier par terre, a traité avec un second commissionnaire pour la voie par eau, est seul responsable envers l'expéditeur, en cas d'avarie, si le sous-commissionnaire n'est pas en faute (1).

192. Les commissionnaires intermédiaires ont certains devoirs à remplir, qu'ils ne doivent jamais négliger sous peine d'être responsables envers le premier commissionnaire; ainsi, ils doivent exercer, au besoin, tout recours contre le voiturier dans le cas d'avarie ou de perte des marchandises (2).

C'est à eux qu'incombe aussi le soin de faire constater, en due forme, l'état des objets transportés. (C. com., 106.) (3).

Toutefois, on a pensé que des équivalents pouvaient remplacer les formalités exigées par l'article précité (4).

Les sous-commissionnaires sont encore obligés de prévenir le premier commissionnaire des avaries qui survien-

---

(1) Devilleneuve et Massé, n° 11.

(2) Persil, p. 111; Goujet et Merger, n° 158.

Le commissionnaire intermédiaire, auquel mandat avait été donné d'exercer un recours contre le voiturier dans le cas où les marchandises seraient avariées, s'il reçoit ces marchandises sans aucune protestation, est garant ou responsable, vis à vis du commissionnaire expéditeur, des avaries existant au moment de l'arrivée des marchandises à leur destination soit parce qu'à défaut de réclamation de sa part, il doit être réputé les avoir reçues en bon état, soit parce qu'il s'est rendu coupable d'inexécution du mandat qui lui avait été donné. (Colmar, 13 mai 1835; S. V., 34-2-117.)

(3) C. de comm., art. 106; Goujet et Merger, n° 26.

(4) Goujet et Merger, n° 29.

nent aux marchandises pendant la route, par leur nature propre, et s'il y a urgence, ils doivent les réparer autant qu'il est en leur pouvoir (1).

Le commissionnaire intermédiaire, qui s'est chargé d'un transport, contracte aussi l'engagement de procurer au premier commissionaire les frais qui lui sont dus (2).

Il a même été jugé dans l'espèce, que les intérêts des

(1) Goujet et Merger, n° 27; Boulay-Paty, *Droit commercial maritime*, t. II, p. 471; Van Huffel, n° 31.

(2) Goujet et Merger, n[os] 160 et 161; Dalloz, n[os] 405, 406.

Le commissionnaire de roulage qui, en recevant d'un commissionnaire précédent un colis à livrer contre remboursement d'une somme de . . . . . en sus du port, a porté en compte courant, suivant l'usage établi entre les commissionnaires, la somme afférente à ce colis, devient non-recevable à réclamer l'avance qu'il a faite, si, par une négligence coupable, il a trop longtemps tardé à avertir son correspondant que le colis n'avait pas été retiré, et s'il a ainsi mis ce dernier dans l'impossibilité de réclamer lui même la restitution de la somme qu'il avait aussi avancée à l'expéditeur. (Trib. de comm. de la Seine, 16 mars 1852; Lehir. 1852, p. 499.)

Lorsqu'un commissionnaire a reçu l'ordre d'expédier des marchandises, par premier bateau à vapeur, pour une destination indiquée, et de faire suivre les frais avec les connaissements, il doit, en cas de refus du capitaine, de laisser porter ces frais en remboursement sur le connaissement, ou aviser au moyen que les colis ne soient délivrés au destinataire que contre le paiement de tous frais, ou surseoir à l'expédition, en donnant avis à l'expéditeur de l'impossibilité qui se présente, sous peine de devenir lui-même responsable de l'insolvabilité du destinataire. (C. de comm., art. 99; Liége, 26 juin 1811; D. A., 2-785; trib. de comm. du Havre, 25 janvier 1842; Lehir, 1844, p. 25.)

sommes dues au premier commissionnaire couraient, non du jour de la demande, mais bien de celui où les sommes qui étaient dues auraient dû être payées (1).

193. Si le premier commissionnaire a reçu déjà, de la part du commissionnaire intermédiaire, les frais d'une partie du transport, il sera tenu à la restitution envers le sous-commissionnaire, lorsque le destinataire des marchandises a disparu et ne se présente pas pour les recevoir ; ou bien encore, lorsque les marchandises n'ont plus assez de valeur pour payer les frais dus au commissionnaire intermédiaire ; ce dernier, en effet, ne peut être victime de la confiance et de la faute du premier commissionnaire qui a accepté le transport de marchandises, dont la valeur est même insuffisante pour couvrir les frais de transport (2).

---

(1) Cass., req., 29 décembre 1852 ; Dalloz, n° 406.

(2) Goujet et Merger, n°s 41, 162 ; Vincens, 1-628 ; Devilleneuve et Massé, n° 15 ; Dalloz, n° 401.

Le commissionnaire de roulage qui en recevant des marchandises pour les expédier, fait des avances au propriétaire, et qui, en confiant ces mêmes marchandises à un commissionnaire intermédiaire, est remboursé par lui de ses avances, est tenu à la restitution envers celui-ci, si le propriétaire des marchandises disparaît et ne se présente pas pour les recevoir, et si les marchandises expédiées n'ont pas assez de valeur pour couvrir les avances et les frais, car c'est la faute du premier commissionnaire, s'il s'est laissé surprendre par l'expéditeur, en recevant de lui des marchandises d'une valeur inférieure aux avances et aux frais ; le dernier commissionnaire ne peut être victime d'une faute qui lui est étrangère. (Paris, 15 juin 1808 ; D. A., 2-784 ; D. P., 1-663 ; P. A., 4-430.)

Le commissionnaire de roulage qui a délivré des bulletins de char-

Les droits des commissionnaires peuvent être quelquefois soumis à l'effet de la faillite (1).

Nous avons eu le soin de présenter quelques espèces dans le paragraphe qui concerne les obligations de l'expéditeur et lorsqu'il y a lieu d'exiger le prix du transport.

Ces mêmes questions se représenteront dans le paragraphe que nous consacrons aux droits et aux obligations du destinataire.

---

gement servant de duplicata de lettres de voiture, attestant, contrairement aux usages du commerce, la remise d'une quantité de marchandises supérieure à celle qu'il a reçue, répond, vis à vis du consignataire qui, sur la remise des bulletins, a fait des avances sur ces marchandises, de la perte résultant, pour ce consignataire, de la différence. (C. Nap,, 1382, 1383, 1384; cass., 17 mars 1845; Lehir, 1845, p. 391.)

(1) Le commissionnaire de roulage qui a livré au destinataire la marchandise à lui expédiée par l'entremise d'un premier commissionnaire de roulage qui l'a susbtitué dans son mandat, n'a pas en cas de faillite du premier commissionnaire de roulage, le droit de compenser, avec les sommes à lui dues par ce premier commissionnaire, le prix de la marchandise que l'expéditeur avait donné pouvoir de toucher du destinataire contre la livraison. Il doit, s'il n'a pas envoyé en espèces au premier commissionnaire le prix de la marchandise par lui touché, le remettre à l'expéditeur qui le réclame. (Trib. de comm. de la Seine, 24 décembre 1851 ; Lehir, 1852 p. 111.)

Mais une doctrine contraire semble résulter de l'arrêt suivant :

L'expéditeur qui a remis des marchandises à un commissionnaire de transport avec ordre de ne les livrer que contre remboursement n'a pas, en cas de faillite de ce commissionnaire, action contre un autre commissionnaire de transport que le premier s'est substitué pour la continuation du voyage et qui a porté en compte courant à

En résumé, la responsabilité des commissionnaires entre eux offre des questions complexes en fait et en droit. Il est assez souvent difficile de faire à chacun sa part de responsabilité; cependant des principes constants doivent dominer la matière.

Ces principes sont ceux-ci :

Le commissionnaire principal, en d'autres termes, le commissionnaire qui se met d'abord en rapport direct avec l'expéditeur, promet à celui-ci qu'il rendra la chose à des-

---

celui-ci le prix à recevoir et reçu, surtout si l'expéditeur ne s'est pas fait connaître au commissionnaire substitué [1].

Le commissionnaire substitué est réputé en pareil cas avoir payé valablement le prix reçu à la livraison des marchandises, si, au moment où il a porté au crédit de son correspondant la somme remboursée par le destinataire, il était créancier par compte-courant du premier commissionnaire pour une somme supérieure au montant de la lettre de voiture. (Cass., 18 janvier 1854; Lehir, 1854, p. 310.)

[1] On paraît avoir confondu dans les moyens invoqués à l'appui du jugement objet du pourvoi le mandat de recevoir avec le contrat de commission. Le contrat de commission peut créer un lien de droit et faire naître une action entre les commissionnaires et l'expéditeur ou le destinataire. (Voir l'arrêt de la Cour de Nîmes du 19 novembre 1851, ci-dessus p. 277, et les arrêts cités en note *eodem*) Mais il n'en est pas de même du mandat ou de la commission de recevoir le prix de l'objet transporté, contrat qui est soumis à d'autres règles. Dans l'espèce ci-dessus, les commissionnaires correspondants ignoraient même le nom de l'expéditeur; il avait traité uniquement avec le premier commissionnaire; l'expéditeur lui-même n'avait suivi la foi que de ce premier commissionnaire, dès lors on ne pouvait rendre le commissionnaire substitué responsable des suites d'un paiement qu'il avait fait à la seule personne capable à son égard de recevoir, et qui aurait pu même le forcer à faire ce paiement. (Note de M. Lehir, *loco citato.*)

tination sans perte ou sans avarie, ou même, comme nous le dirons dans un paragraphe ultérieur, sans retard. Or, si la perte, l'avarie ou le retard proviennent du fait du second commissionnaire, celui-ci garantira le premier commissionnaire des condamnations qui le frapperont au profit de l'expéditeur. Si la chose a été transportée par cinq commissionnaires, par exemple, et que le quatrième commissionnaire soit seul en faute, le premier commissionnaire sera engagé envers l'expéditeur parce qu'il répond des commissionnaires suivants; mais le second et le troisième commissionnaires, à notre avis, garantiront le premier commissionnaire des faits du quatrième commissionnaire, qui est leur préposé. Cette doctrine n'a pas, suivant nous, été formulée nettement; mais nous la croyons équitable par la saine interprétation de l'article 99 du Code de commerce, qui ne distingue pas. Enfin, dans l'espèce, le cinquième commissionnaire sera seul à l'abri de toute responsabilité, parce qu'il a bien accompli son mandat à l'égard du quatrième commissionnaire, son seul mandant, et qu'il n'a à répondre d'aucun commissionnaire, auquel il aurait confié le mandat dont il a été investi.

Ainsi, l'on restreint la responsabilité de chacun dans ses justes limites, et l'expéditeur est néanmoins certain de l'exercice de tous ses droits, puisqu'il peut demander compte de la chose confiée au commissionnaire principal d'abord, et ensuite à celui des commissionnaires qui est en faute.

§ 9. — DES CAS FORTUITS QUI LIBÈRENT LE COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT. — OBLIGATIONS QUE LE CAS FORTUIT IMPOSE. — PREUVE DU CAS FORTUIT.

Sommaire.

194. Les entrepreneurs de transport ne sont pas responsables de l'avarie, de la perte ou du retard éprouvé par les marchandises lorsqu'ils peuvent exciper utilement du cas fortuit; du vice propre de la chose;
195. Caractère des cas fortuits; la faute commise fait cesser l'exception de force majeure; espèces diverses; voyez aussi *in notis* et § 6.
196. Fautes de l'expéditeur; déclarations inexactes;
197. Les cas fortuits doivent être prouvés; mode de preuve;
198. Le cas fortuit ne libère pas le voiturier si la marchandise, au moment où le cas fortuit se produit, devait être remise; résumé.

194. En cas d'avarie et de perte de la marchandise, ou de retard dans son arrivée, les commissionnaires principaux ou les intermédiaires peuvent être affranchis de toute responsabilité par l'effet du cas fortuit.

Le vice propre de la marchandise est assimilé au cas fortuit (1).

---

(1) Voy. Sourdat, t. II, n° 1000; Locré, *Esprit du Code civil*, t. I, p. 516; Duvergier, n° 330; Troplong, *du Louage*, n°s 910, 915 et 916; Delamarre et Lepoitvin, t. II, n°s 38 et suiv.; C. de comm., art. 98; Vincens, 1-627; Goujet et Merger, p. 202.

Le commissionnaire n'est point garant des avaries ou de la perte des objets quand il y a eu force majeure. (Limoges, 22 mars 1811; voyez encore Paris, 31 août 1808; S., 8-2-278; Metz, 18 janvier 1815; S. 19-2-78; Paris, 8 mars 1831; S. V., 33-2-186.)

La loi du 10 avril 1790, art. 24 et celle du 24 juillet 1793, art. 60 confirmèrent la responsabilité des entrepreneurs de voitures pu-

Certaines nuances de fait, lorsque le cas fortuit se produit, peuvent impliquer la responsabilité du commissionnaire. Ainsi, le cas imprévu n'est pas le cas fortuit.

Le cas *imprévu* qui cause la perte, l'avarie ou le retard, est celui que *le débiteur* pouvait certainement empêcher; et par *débiteur*, nous entendons le commissionnaire.

195. En effet, les cas fortuits sont ceux qui se manifestent en dehors de la volonté et de tous les soins possibles du commissionnaire de transport ou de ses agents. *Cui resisti non potest.* (Voy. Emerigon, chap. II, p. 357.)

On doit donc décider que les cas fortuits ou de force majeure étant des événements dont l'issue ne peut être fatale au commissionnaire chargé du transport, ils ne doivent atteindre que ceux qui ont remis les effets pour le transport; ainsi le veulent les articles 1784 du Code Napoléon, 103, 104 du C. de comm., reproduisant l'esprit des lois des 23, 24 juillet 1793, et le décret du 27 nivôse an III.

Dès lors, si le voiturier employé par le commissionnaire de transport est attaqué à main armée, si les marchandises sont volées, si la ville où doivent parvenir les marchandises est en état de siége, si la chose a péri par son vice propre (1), ce sont là des cas de force majeure qui

---

bliques, sauf les cas de force majeure et de perte occasionnées par défaut d'emballage et de précautions quelconques, dépendant des parties intéressées, et dont mention devait être faite en leur présence au moment de l'enregistrement des colis.

(1) Dalloz, n° 341.

rentrent dans les articles précités (1) pourvu qu'ils n'aient point pu être prévus (2). Or tel n'est pas le cas suivant.

La confiscation par la douane de marchandise expédiée ne saurait être invoquée par le commissionnaire de transport comme un cas de force majeure, un fait du prince (3), puisqu'en faisant légaliser la facture par le consul chargé de représenter le pays où la marchandise était expédiée, il pouvait facilement s'assurer si les lois douanières de ce

(1) Goujet et Merger, n. 47 ; Pardessus, t. II, n° 544 ; Vincens, t. I, n° 627 ; Devilleneuve et Massé, n° 6, 59 et suiv. ; Delamarre et Lepoitvin, t. II, n° 74.

(2) Les entrepreneurs de voitures répondent des accidents arrivés par cas fortuits, lorsque ces cas fortuits ont lieu par un défaut de précaution de leur part. (2 thermidor an VIII, rej. ; S. 1-1-315 ; Duvergier, *Louage*, n° 530.)

(3) La seule présence de troupes étrangères dans un lieu où des marchandises ont été perdues ne peut être alléguée comme cas fortuit ou force majeure, lorsqu'il n'a pas été pris de mesures pour pourvoir à la sûreté des marchandises ; dans ce cas, le commissionnaire chargé du transport n'est pas affranchi de la garantie envers le propriétaire. (Trib. de comm. de Paris, 9 janvier 1815 ; S., 16-2-64.)

Sous d'autres rapports, la rupture d'une pièce de voiture qui a causé la chute de cette voiture, ne peut être considérée *a priori* comme un événement de force majeure, de nature à dispenser les entrepreneurs de la responsabilité ; ils demeurent sous le coup de cette responsabilité jusqu'à ce qu'ils aient prouvé que la pièce qui a manqué était en parfait état. (Lyon, 22 janvier 1847 ; S. V., 48-2-136.)

Les messageries, qui se chargent, moyennant une rétribution, du recouvrement des effets de commerce, sont responsables de l'inexécution de cette mission, quoique, par suite d'une force majeure,

pays permettaient l'introduction de cette marchandise. (Code de comm. art. 97 et 98.)

M. Neyremand, pour le commissionnaire dans l'espèce, disait cependant dans l'estimable recueil qui rappelle un arrêt de Colmar (1) :

« Les appelants terminent en invoquant la force majeure devant laquelle doit tomber toute la responsabilité du commissionnaire qui ne peut répondre de la confiscation des marchandises expédiées, pour contravention aux lois douanières d'un pays. Deux dispositions de loi formelles prohibent en effet, aux Etats-Unis, l'importation dans l'intérieur des terres, des vins et eaux-de-vie au-dessus d'une certaine quantité, sous peine de confiscation ; c'est précisément ce qui est arrivé dans l'espèce : la perte des marchandises a été le résultat non point de la négligence du commissionnaire, mais d'une circonstance indépendante de sa volonté, de la législation qui régissait le pays du destinataire, en un mot du fait du prince, auquel les appelants, d'après la décision des premiers juges, n'auraient pu se soustraire qu'en donnant à la marchandise une désignation qui ne lui appartenait point, c'est-à-dire

---

leurs voitures n'aient pu partir, si toutefois elles pouvaient accomplir leur mandat autrement que par leur service ordinaire. On dirait en vain que le mandant n'a dû compter, pour l'exécution du mandat, que sur les moyens ordinaires. (Paris, 9 juin 1830 ; D. P., 31-1-152.)

(1) Colmar, 31 décembre 1856 ; *Journal de M. Neyremand*, avocat à la Cour impériale de Colmar ; arrêts de Colmar, 1857, p. 188.

en fraudant la douane de New-York! Mettre à la charge du commissionnaire la perte de marchandises confisquées, c'est donner à sa responsabilité une trop grande étendue, c'est décider la ruine d'une industrie qu'il est, au contraire, urgent de soutenir, en présence du pouvoir absorbant des Compagnies de chemins de fer. » Cette défense fut repoussée par l'arrêt de Colmar précité en note.

Le cas de force majeure, et les conséquences qui en dérivent, cesseraient encore d'exister pour le voiturier, s'il avait, par exemple, pris la route qui n'est point celle que tiennent ordinairement les gens de son état.

Si encore, l'usage étant, dans certains pays, de voyager le jour, il avait effectué, de nuit, le transport des marchandises à lui confiées; cette circonstance, en effet, que le voiturier s'est éloigné de la grande route, ou s'est mis en voyage, à une heure non accoutumée, et a été ainsi volé, permettrait à l'expéditeur d'accuser le voiturier d'imprudence ou d'incurie et de prétendre que s'il n'eût point commis une faute il se serait soustrait à la force majeure qu'il invoque (1).

Il ne faut pas oublier cependant qu'alors même qu'il y aurait faute dans une expédition, elle pourrait être encore une fin de non-recevoir à opposer à une action en res-

---

(1) Goujet et Merger, n°s 38, 88 et 98; Merlin, *Rép.*, v° *Voiturier*, n° 5, v° *Messageries*, § 11, n° 2; Dalloz, n°s 353, 370, 378; Pardessus, t. II, n° 545; Van Huffel, n° 16; Duvergier, *du Louage*, n° 330; Troplong, *du Louage*, n° 937. (*Vide infrà*, p. 112, pour le retard dans les cas où le commissionnaire chargé de transporter par terre, expédie par eau.)

ponsabilité si elle n'était pas dommageable. (Argument de l'art. 1302, Code Nap.) (1). Cette disposition du droit civil, prévue dans le livre III, titre III *des Contrats et obligations*, nous paraît pouvoir être appliquée à la responsabilité du commissionnaire.

M. Persil enseigne (p. 200) que le vol avec effraction, subi par le commissionnaire, est un cas de force majeure. Mais M. Dalloz (n° 372) fait remarquer avec raison que le vol (2), même avec effraction, peut ne pas être un cas

---

(1) « Lorsque le corps certain et déterminé, qui était l'objet de l'obligation, vient à périr, est mis hors du commerce, ou se perd de manière qu'on en ignore absolument l'existence, l'obligation est *éteinte* si la chose a péri ou a été perdue sans la faute du débiteur et avant qu'il fût en demeure. Lors même que le débiteur est en demeure, et s'il ne s'est pas chargé des cas fortuits, l'obligation est éteinte dans le cas où la chose fût également périe chez le créancier si elle lui eût été livrée. Le débiteur est tenu de prouver le cas fortuit qu'il allègue. De quelque manière que la chose volée ait péri ou ait été perdue, sa perte ne dispense pas celui qui l'a soustraite de la restitution du prix. » (Art. 1302 du Code Nap.)

(2) Un édit de 1576 déclare les messagers responsables du vol des marchandises, papiers, or et argent, s'il n'a pas été fait en plein jour. Cette disposition a été confirmée par l'article 12 d'un arrêt du conseil, du 26 juin 1078. (D. A., 2-787.)

Les entrepreneurs de messageries sont responsables de la perte des objets qui leur sont confiés, lorsque cette perte n'est pas le résultat d'une force majeure ou d'un événement impossible à prévoir et à prévenir spécialement ; ils sont responsables du vol des marchandises contenues dans le magasin d'une voiture, si ce magasin n'était fixé que par des cordes. (Lois des 10 avril 1791, 23 et 24 juillet 1793 ; cass., req., 2 thermidor an VIII ; D. A., 2-787.)

fortuit, si le voiturier n'a pas apporté un soin convenable à la garde de la chose; c'est aux juges à apprécier, dans l'espèce, quelle a été la vigilance du voiturier (1).

Le tribunal de Belfort a décidé récemment que les aubergistes sont responsables des vols commis sur les voitures des rouliers séjournant pendant la nuit devant leur porte. Ce n'est point là un cas fortuit, *cui resisti non potest.* La vigilance du voiturier pouvait empêcher l'événement.

Voici un autre cas de force majeure qui peut dégénérer en faute.

Si tout à coup, pendant que le voiturier est en marche, un incendie se manifeste, que cet incendie ne soit la conséquence d'aucune faute imputable au voiturier (2), ce der-

---

(1) Dalloz, n° 376.

(2) Le commissionnaire de transport est responsable de la perte des marchandises causée par l'incendie d'une voiture de transport, si l'incendie a été la suite de l'incurie du voiturier : il ne pourrait prétendre dans ce cas que les marchandises auraient péri par cas fortuit ou force majeure. (C. de comm., art. 98; trib. de comm. de Paris, 10 février 1842; Lehir, 1842, p. 121.)

Jugé que c'est au commissionnaire de roulage qui allègue que l'événement, l'incendie, par exemple, qui a causé la perte des effets dont le transport lui était confié, est le résultat de la force majeure, à en fournir la preuve; il ne suffit pas qu'il fasse connaître cet événement pour être déchargé de la responsabilité, et mettre la preuve de la faute et de la négligence à la charge du propriétaire des effets perdus. (C. de comm., art. 97; Paris, 20 vendémiaire an XIII; D. A., 2-772.)

nier pourra légalement, sans doute, invoquer la présomption très-grave du cas fortuit (1).

Mais il en serait autrement si l'incendie qui s'est manifesté sur la voiture, pendant la marche, n'était que la conséquence d'un défaut d'expédition imputable au voiturier.

Tel serait le cas où un voiturier aurait chargé ensemble des marchandises inflammables par leur contact entre elles, comme acides nitriques, huiles à vernis, etc.

Le commissionnaire et le voiturier, en effet, sont censés avoir effectué le chargement de leur voiture; ce sont eux, dès lors, qui sont placés sous l'empire des art. 1783 du C. Nap. et 98 du C. com., et ils doivent répondre du dommage (2).

---

(1) Locré, p. 579; Devillen. et Massé, n° 63; Dalloz, n°s 373, 380.

Lorsque le chargement d'une voiture a péri par suite d'un incendie qui s'est manifesté tout-à-coup pendant la marche de cette voiture, sans qu'on puisse reprocher aucune faute ou négligence au voiturier, cet incendie doit-être considéré comme le résultat d'une force majeure dont le voiturier n'est pas responsable. (Paris, 24 février 1820; D. A., 2-779.)

Mais l'incendie d'un bateau, survenu dans un lieu de station, pendant la nuit, et dont on ne peut assigner la cause, est présumé provenir de l'imprudence ou de la négligence des gens de l'équipage, lors surtout qu'ils se sont bornés à une simple visite avant de se coucher et n'ont pas veillé à la garde du bateau. (Aix, 6 août 1823, Goujet et Merger, p. 203.)

(2) Goujet et Merger, n° 91; Dalloz, nos 379, 380.

La cour royale de Paris a décidé, le 29 avril 1819, que le commissionnaire est responsable de l'incendie de marchandises dont le transport lui a été confié, lorsque cet incendie a été causé par des

Quoique nous ayons classé dans un chapitre spécial les questions qui ont été agitées pour la responsabilité des chemins de fer, nous anticipons ici sur ce travail, pour le cas fortuit que nous allons faire connaître, parce que ce cas peut se produire aussi pour tout messagiste.

On se rappelle les inondations de la Loire en 1856. A cette époque les chemins de fer eurent beaucoup à souffrir; des colis furent perdus par suite de l'invasion des eaux. Y avait-il dans ce fait cas fortuit? Oui, ont répondu divers tribunaux, et notamment le tribunal de la Seine, le 9 juin 1857, (journal *le Droit* du 21 juin 1857), la Cour impériale d'Orléans, le 21 juillet 1857, (*Gazette des Tribunaux*, 4 septembre 1857), la Cour de Riom, 22 juillet 1857, (*Gazette des Tribunaux* du 2 septembre 1857), et le tribunal de commerce de la Seine, à la date du 18 août même année.

La citation d'un seul de ces arrêts, celui de la Cour d'Orléans, suffira pour caractériser l'espèce. Cet arrêt infirme un jugement du tribunal de commerce de Tours.

« La Cour,

« En ce qui touche le cas fortuit et la force majeure :

« Attendu que lors de la crue de la Loire en 1846, qui, de mémoire d'homme, fut l'une des plus considérables de ce fleuve, les eaux ne s'élevèrent, dans les plus bas quartiers de la ville de Tours, et encore par voie d'infiltration, qu'à vingt centimètres, et que la gare fut totalement préservée;

---

matières inflammables chargées sur la même voiture. (Sirey, 20-2-249.)

« Attendu que la crue de juin 1856, bien qu'elle fût annoncée par l'autorité municipale comme devant atteindre un niveau supérieur de cinquante centimètres à celui des eaux de 1846, n'était cependant pas de nature à faire croire, dans les journées des 1er et 2 juin, à un danger imminent, dont les éventualités ne pouvaient pas être combattues avec succès, et qui pût motiver la translation immédiate des marchandises dans un autre lieu ; que les agents du chemin de fer pouvaient alors encore se confier à l'ensemble des travaux exécutés, aux levées depuis l'inondation de 1846, de même qu'aux travaux de consolidation auxquels la population prenait part ; et, en cas d'invasion des eaux, ils pouvaient encore espérer que l'exhaussement du sol de la gare et l'élévation des plates-formes d'un mètre, garantiraient suffisamment les marchandises ;

« Attendu que de tous les documents du procès il résulte d'une manière certaine que l'inondation de la gare, comme celle de la ville, a été le résultat de la rupture de la levée de Conneuil, sise à huit kilomètres de Tours, rupture qui fut occasionnée par les eaux qui, après avoir fait irruption dans le val de la rive droite par les brèches d'Ecure et d'Amboise, et avoir parcouru la vallée de la Cisse, étaient venues déboucher dans le lit du fleuve, en face de ladite levée de Conneuil ;

« Qu'un tel événement, qui ne s'était pas encore accompli lors des précédentes crues de la Loire, dépendant d'un cas fortuit, n'était pas dans les prévisions ordinaires, et qu'on ne saurait imputer la faute au chef de la gare de Tours de ne l'avoir pas prévu ;

« Attendu que l'administration du chemin de fer, loin de rester inactive dans cette occurrence, s'est empressée de répondre à l'appel fait à Tours en mettant à la disposition de l'autorité locale, avec le plus honorable empressement, ses locomotives, ses wagons, ses outils et son personnel, voulant ainsi contribuer, dans la mesure de son action, comme cela était d'ailleurs son devoir, aux travaux qui, en garantissant la ville, assuraient également le salut de la gare;

« Que les agents du chemin de fer auraient encouru de justes reproches et d'une nature bien autrement grave si, sur les nouvelles du danger, dont la gravité et l'imminence n'étaient pas encore connues, ils se fussent uniquement occupés de veiller à la conservation des marchandises déposées dans la gare, en les transportant sur la ligne de Bordeaux, seule ligne qui fût restée libre dans la matinée du 3 juin;

« Qu'un tèl transport, dont les dangers et les inconvénients ne sauraient être méconnus, était une mesure extrême que la prudence commandait de ne mettre à exécution qu'alors que le péril était devenu imminent.

« Que c'est ce qui a été fait par les soins de l'administration du chemin de fer, le 3 juin, vers dix heures du soir, alors que les nouvelles reçues étaient devenues alarmantes, et qu'à ce moment, à l'aide de cinq trains, il fut dirigé sur Mons une quantité considérable de wagons de voyageurs et autres contenant des marchandises;

« Qu'à l'instant où les eaux envahirent la gare, c'est-à-dire vers onze heures et demie du soir, les employés étaient

encore occupés à placer des marchandises sur des wagons, et que ce fut pour ne pas compromettre leur vie qu'ils durent cesser ce sauvetage et se retirer en marchant dans l'eau, qui était déjà parvenue à cinquante centimètres d'élévation ;

« Attendu que, de l'ensemble de tous ces faits, il résulte pour la Cour la preuve que l'administration du chemin de fer d'Orléans a rempli son devoir ; que ses agents ont pris toutes les mesures que la situation rendait possibles, et que si une partie des marchandises remises par Verdier, nonobstant un état de choses déjà fort inquiétant, pour être transportées à Paris, a péri ou a été détériorée, c'est le résultat d'un cas fortuit et de la force majeure ; qu'ainsi la Compagnie aurait dû être exonérée, aux termes de l'article 1784 du Code Napoléon, de toute responsabilité ;

« En ce qui touche l'articulation produite devant la Cour ;

« Attendu que les faits établis au procès d'une manière irrécusable, dans lesquels la Cour a puisé des éléments de décision, rendent tout à fait inutile la preuve sollicitée et qu'il y a lieu de ne pas l'admettre ;

« Par ces motifs, la Cour dit qu'il a été mal jugé ; en conséquence, a mis et met le jugement dont est appel au néant, décharge la Compagnie du chemin de fer des condamnations contre elle prononcées ;

« Ordonne la restitution de l'amende consignée ;

« Emendant et faisant ce que les premiers juges auraient dû faire, sans s'arrêter à l'articulation des faits, déclare Verdier mal fondé dans sa demande, l'en déboute et le condamne en tous les dépens de première instance et d'appel. »

Le commissionnaire qui a pris l'engagement exprès ou tacite d'expédier par terre ne peut exciper du cas fortuit lorsqu'il a expédié les marchandises par eau, par lui ou par son voiturier, et qu'elles ont été alors perdues (1).

Dans le paragraphe où nous expliquons les conséquences du retard dans l'expédition, nous signalons encore des espèces semblables.

---

(1) Goujet et Merger, n° 61 ; Dalloz, n° 351.

Lorsque des marchandises qui devaient, d'après une convention expresse, être expédiées au destinataire par terre, ont néanmoins été confiées par le voiturier de terre, préposé du commissionnaire, à un voiturier par eau, pour en continuer le transport jusqu'à destination ; s'il arrive que les marchandises soient avariées par fortune de mer, le destinataire n'en est pas moins tenu de prendre livraison des marchandises, de payer les frais de transport au voiturier par eau, sauf son recours en dommages-intérêts contre le commissionnaire. (Bordeaux, 22 juillet 1835 ; D. P., 36-2-59 ; voy. Lyon 17 novembre 1854 ; Lehir, 1855, p. 28.)

Le commissionnaire du roulage, qui se charge du transport d'un colis, ne peut pas le faire voyager par la voie d'eau, à moins d'ordres contraires, sans être responsable des retards de navigation. (Trib. de comm. de Paris, 3 août 1846.)

La marchandise voyageant au risque du destinataire, l'expéditeur n'est pas responsable du retard de l'arrivée, lorsque l'expédition a eu lieu à l'époque convenue et que d'ailleurs l'expéditeur a stipulé, sur la lettre de voiture, que la marchandise serait rendue au lieu de sa destination à jour fixe et en temps convenable.

Mais le destinataire a son recours contre le commissionnaire employé par l'expéditeur, lorsque le retard provient d'un changement d'expédition non autorisé par l'expéditeur, du mode de trans-

196. Les principes que nous avons exposés plus haut perdent de leur rigueur dans certains cas. En effet, si la lettre de voiture contenait une fausse désignation donnée par l'expéditeur; si, par exemple, une caisse contenant des matières inflammables comme des huiles et vernis, avait été désignée sous le nom de glaces ou de toute autre

---

port, et qu'à l'expédition stipulée par la voie de terre a été substituée, au cours du voyage, celle par la voie d'eau [1].

Ce retard ne donne pas seulement lieu à une retenue sur le prix de la lettre de voiture, mais au remboursement du prix de la marchandise, laquelle doit rester pour compte du commissionnaire, lorsque ces marchandises avaient été demandées et expédiées en vue de leur vente dans un temps plus propre à leur écoulement (dans l'espèce, le premier jour de l'an [2]).

Le commissionnaire de l'expéditeur a lui-même son recours en garantie contre le commissionnaire intermédiaire par lui employé, et par le fait duquel a eu lieu le changement du mode de transport.

Mais ce dernier n'a pas son recours contre le commissionnaire suivant, lorsque le retard occasionné par ce mode de transport a eu lieu par un fait de force majeure notoire, indépendant du transport par eau autorisé, et qui aurait dû être prévu par le commissionnaire expéditeur. (Paris, 24 mai 1848; Lehir, 1848, p. 358.)

Si un commissionnaire de transport, après avoir reçu la marchandise, la remet à un autre commissionnaire chargé de la transporter par un mode autre que celui prévu par les parties, et qui augmente les risques de la chose transportée, il ne peut, en supposant que la perte ou l'avarie des marchandises, au moment où elles se trouvaient entre les mains du second commissionnaire, ait été le

[1] Conforme, trib. de comm. de la Seine, 22 novembre 1845, Lehir, année 1846, 2-52; Cour de Bordeaux, 18 juillet 1845, *eodem*, 124.
[2] Conforme, trib. de comm. de la Seine, 3 août 1846, 2-436.

matière non inflammable, l'on ne pourrait prétendre qu'il y a eu faute de la part du commissionnaire ou du voiturier qui aurait mis en contact les marchandises qui ont causé

---

résultat de la force majeure, opposer à l'expéditeur l'exception prévue par l'art. 1302 du Code Nap., et par l'art. 98 du Code de comm. (Lyon, 17 novembre 1834; confér. de Rennes, 19 mars 1850, S. V., 51-2-161.)

Le commissionnaire qui, chargé de transporter des tableaux par la voie de terre, use de la voie d'eau, est responsable du dommage survenu par suite d'immersion, et doit compte au propriétaire expéditeur du prix des tableaux dont les avaries ne peuvent être réparées et du coût de la réparation de ceux qui peuvent être réparés, ainsi que de tous les frais occasionnés par l'accident survenu, sauf au propriétaire à lui abandonner les toiles dont la réparation n'est pas jugée possible. (Trib. de comm. de la Seine, 12 juillet 1848; Lehir, 1849, p. 73.)

Lorsqu'une marchandise (meubles), remise au commissionnaire primitif pour être expédiée par terre, est acheminée à destination par l'intermédiaire de divers autres commissionnaires successifs et en partie par eau, le commissionnaire par eau qui la délivre au destinataire est responsable, envers celui-ci, des avaries éprouvées par la marchandise à la suite des divers changements et rechargements qu'elle a subis en route.

Cette responsabilité ne peut concerner le commissionnaire primitif qui, après avoir reçu l'ordre d'expédier par terre, a imposé cette même condition au commissionnaire qu'il s'est substitué, lequel, en remettant la marchandise à un troisième, a autorisé la voie par eau.

Par suite, la garantie, à raison des avaries reconnues à l'arrivée aux objets transportés, ne doit remonter du dernier commissionnaire aux commissionnaires antérieurs que jusqu'à celui qui a violé l'accord primitif qui était d'effectuer le transport par terre.

l'incendie; puisque le commissionnaire, par suite de la fausse énonciation de l'expéditeur, était dans l'ignorance sur la véritable nature de l'expédition.

197. S'il est vrai que le cas de force majeure ou les cas fortuits affranchissent les commissionnaires de la responsabilité qui pèse sur eux lorsque des avaries arrivent dans un transport de marchandises, ces cas fortuits ou de force majeure doivent être prouvés; il ne suffit point, pour créer une exception utile, de les alléguer (1). En effet, puisque la loi oblige le commissionnaire à la conservation

---

En pareille circonstance, si, dans les dommages constatés, se trouve la rupture d'une glace, attribuée à un défaut de précaution de la part de l'un des commissionnaires intermédiaires, celui-ci doit seul être déclaré responsable de cette rupture. (Trib. de comm. de Marseille, 28 janvier 1847; Lehir, 1848, p. 56; trib. de comm. de la Seine, 3 août 1846.) Mais, suivant nous, le premier commissionnaire reste toujours responsable du commissionnaire intermédiaire. (Art. 99 du Code de comm.) Voy. dans ce sens Lehir, *loco citato*.

La preuve des événements de force majeure est à la charge de celui qui s'est obligé au transport; jusqu'à ce qu'elle soit faite, la présomption est pour la responsabilité. (Pardessus, t. II, n° 545; Delamarre et Lepoitvin, t. II, n° 39; Paris, 20 ventôse an XIII, 1er frimaire an XIV; Goujet et Merger, p. 203.)

(1) Il a été jugé que, dans les cas d'avaries et de retard dans l'arrivée des marchandises, la force majeure alléguée par le commissionnaire ou le voiturier ne peut avoir pour effet de le décharger de la responsabilité, qu'autant qu'elle a été constatée dans le moment et sur le lieu même où elle s'est manifestée, et non par des certificats obtenus plus tard et après le procès commencé. (Colmar, 6 janvier 1815; D. A., 2-774.)

Voy. Goujet et Merger, n° 93; Delamarre et Lepoitvin, t. II, n° 39;

de la chose, il est tenu d'établir *directement* qu'il a appliqué tous ses soins à cette conservation; en d'autres termes, que c'est par un fait indépendant de sa volonté ou de son incurie que la chose à transporter a péri.

La preuve, pour être suffisante, doit réunir certaines conditions ; elle doit être faite au moment où a lieu l'accident, et si elle n'est pas possible alors, elle doit avoir lieu du moins aussitôt que la constatation de l'événement pourra être déterminée.

La forme de cette preuve n'est point sacramentelle; ainsi, des certificats, des procès-verbaux juridiques, des témoins, sont autant de moyens que l'entrepreneur de trans-

---

Pardessus. t. II, n° 545 ; Dalloz, n° 375 ; arg. de l'art. 1733 du Code Napoléon.

Ni le commissionnaire de transport, ni le voiturier qu'il emploie, ne sont responsables du dommage causé par la chute et la perte de leurs voitures, au passage d'un pont suspendu, par suite de la rupture du plancher de ce pont; si relativement aux jantes de la voiture, celle-ci n'était pas trop chargée, et si, d'ailleurs, aucun règlement particulier n'interdisait le passage de ce pont aux voitures. Mais en pareil cas, l'expéditeur des marchandises perdues a recours contre le concessionnaire du pont, qui aurait négligé d'y faire les réparations nécessaires. (C. Nap., art. 1382; cass., 20 mai 1818; S., 18-1-366.)

Sous un autre rapport de la force majeure à invoquer, l'établissement du chemin de fer de Paris à Rouen peut être regardé comme un cas de force majeure, donnant lieu à la résiliation, sans dommages-intérêts, d'un traité passé entre deux entrepreneurs de roulage, l'un de Paris, l'autre de Rouen, pour l'établissement de voitures entre ces deux lignes. (Rouen, 9 février 1844; Lehir, 1844, p. 154.) Mais voyez chapitre des Chemins de Fer.

port pourra invoquer, mais qui sont livrés à l'appréciation du juge (1).

198. On a vu déjà l'indication de quelques espèces qui rendaient inadmissible l'exception du cas fortuit.

Ainsi encore, la perte de la marchandise est pour le compte du voiturier si, après le jour arrivé, la marchandise n'a pas encore été remise (2); mais la perte reste à la charge de l'expéditeur si c'est par la faute de celui-ci que la remise n'a pu être faite assez tôt au destinataire (3).

---

(1) Dalloz, n° 374; voy. Persil, p. 112, 113, 114, 116, 117, 184, 185, 187, 199; Goujet et Merger, n° 97; Van Huffel, n° 15.

(2) Le commissionnaire, chargé du transport d'une marchandise, qui la fait partir un jour et par un voiturier autres que ceux désignés dans la lettre de voiture, contrevient au contrat et se rend, par ce seul fait, responsable de la perte des marchandises survenue dans le cours du voyage, et ce, quoique le départ, au lieu d'être retardé, ait été rapproché ; le commissionnaire ne saurait être excusé par l'usage où seraient des commissionnaires de transport de ne pas se conformer à ces stipulations. (Bordeaux, 25 avril 1843; Lehir, 1843, p. 218.)

(3) Delamarre et Lepoitvin, t. II, p. 80 et suiv.

Le maître d'hôtel qui, ayant reçu en dépôt des marchandises pour les remettre au messager de telle localité, les a remises, à défaut du messager de cette localité, au messager d'une autre localité voisine, n'est pas responsable de la perte de ces marchandises survenue par l'imprudence du messager, quoique le commissionnaire qui lui avait confié ce dépôt ait été déclaré, vis-à-vis de l'expéditeur, responsable de la perte, et que le maître d'hôtel eût été désigné par l'expéditeur comme agent intermédiaire dépositaire. (Ch. réunies, Paris, 11 janvier 1847; Lehir, 1847, p. 290.)

Nous avons énoncé aussi, page 100, que le vice propre doit être assimilé au cas fortuit. Mais *vide infrà in notis* (1).

Nous avons dû, dans ce paragraphe, exposer les deux exceptions principales que les commissionnaires peuvent opposer à l'action en responsabilité dirigée contre eux. *Cas fortuit*, *force majeure*, c'est-à-dire tous les événements qui paralysent l'exécution du mandat, et *cui resisti non potest* sont synonymos suivant le Code Napoléon qui emploie indistinctement ces deux expressions. Mais que le commissionnaire n'oublie pas, en définitive, comme nous l'avons déjà fait remarquer, que les *cas fortuits* ou la *force majeure* ne sont pas le *cas imprévu*. L'événement qui pouvait être évité, et qui ne l'a pas été, motive la responsabilité du commissionnaire parce qu'alors il y a faute.

Nous avons distingué, § 6, le *cas insolite* du *cas fortuit;* il conduit au même résultat. Le cas insolite, en effet, est celui qui est imputable à l'expéditeur. Le défaut d'adresse du colis, par exemple, porte obstacle à l'exécution de la commission, et par conséquent met à l'abri de toute recherche le commissionnaire qui n'a, d'ailleurs, aucune négligence à se reprocher.

---

(1) Le voiturier n'est pas responsable du coulage des liquides, lorsqu'on n'établit pas que ce coulage ou les manquants proviennent de négligence ou de fraude de sa part.

Mais le destinataire n'est pas tenu de payer le transport sur des marchandises qui manquent dans les quantités à lui expédiées. (Trib. de comm. de Lyon, 27 août 1847 ; Lehir, 1848, p. 114.)

§ 10. — DE LA RESPONSABILITÉ PARTICULIÈRE AUX MESSAGERIES DE TRANSPORT ; REMISE DES EFFETS A TRANSPORTER.

Sommaire.

199. De l'histoire des messageries;
199 *bis*. Les administrations des messageries sont responsables des effets qui leur sont confiés, cette responsabilité subsiste encore bien que le voyageur les accompagne; de la remise des effets;
200. Comment s'établit la remise des effets aux messageries? Preuve testimoniale; dépôt nécessaire; art. 105 et 106 Code de comm.
201. La responsabilité des messageries cesse si les effets ont été remis à ceux qui n'avaient pas qualité pour les recevoir (*Vide* § 4.);
202. Les conducteurs de messageries ont qualité pour devenir dépositaires des effets des voyageurs qui leur sont remis pendant le trajet que fait la voiture;
203. Le postillon qui reçoit les effets d'un voyageur engage-t-il la responsabilité du conducteur? Action du voyageur contre le conducteur ou le postillon; action du postillon contre le conducteur; fin de non-recevoir à opposer au voyageur qui a reçu ses effets;
204. Les messageries de transport répondent des délits commis par leurs agents; exception à l'article 1384 du Code Napoléon;
205. Droit des messageries vis-à-vis du conducteur; retenue du cautionnement; de la revendication des tiers.

199. Ce que nous avons dit, jusqu'à présent, s'applique plus spécialement aux entreprises de roulage ordinaire ou extraordinaire. Avant d'aller plus loin, nous exposerons maintenant, après quelques préliminaires, quelles sont les règles lorsqu'il s'agit de messageries ou diligences. Sans doute, on retrouvera bientôt l'application des mêmes principes; mais il est cependant certaines espèces qu'il importe de signaler, et qui n'ont pu encore être exposées dans l'analyse qui précède.

En premier lieu, quelques notions historiques feront connaître le progrès accompli dans les moyens de transport.

Constatons d'abord que les messageries sont soumises à des lois spéciales de police et de voirie qui les régissent (1).

Voici maintenant leur histoire. La ferme générale des postes avait, en 1775, le privilége des messageries.

Le 7 avril de la même année, un décret réunit tous les anciens priviléges au domaine du roi; plus tard, l'État eut seul le droit de conduire les voyageurs et les ballots à jours fixes (loi 26-29 août 1790, art. 2). Le décret des 6-19 janvier 1791 régla cette matière; le 16 mars de la même année, on donna les messageries à bail.

Par un décret des 24-30 juillet, qui résiliait ce bail, les messageries et le transport des dépêches furent établis en régie nationale; enfin, par une loi du 9 vendémiaire an IV, la régie cessa ses fonctions et l'État ne se réserva que l'impôt du dixième des places.

Nous complétons cette esquisse historique par des renseignements empruntés à M. Hilpert, auteur du *Manuel du Voyageur et de l'Expéditeur*. Cet auteur précise dans les termes suivants, p. 85, l'historique des voyages en diligences (2) :

« Le voyage en diligence est aujourd'hui le plus géné-

---

(1) Voy. Dalloz, n° 416, 417; Persil, p. 245.

En cas de contravention aux règlements sur la voirie, il y a solidarité pour l'amende entre l'entrepreneur, le voiturier et le conducteur. (Grenoble, 7 mars 1834; D. P., 34-2-164.)

(2) En 1785, pour aller de Paris à Lyon, la durée du voyage était, en diligence, de six jours et six nuits. Aujourd'hui, le temps employé pour ce parcours est d'un seul jour, si l'on part le matin, et d'une seule nuit, si l'on part le soir.

En 1785, pour voyager avec une lenteur moyenne au-dessus

ralement adopté en France; en effet, si la vitesse de la course est moins grande que par la malle-poste, elle est presque égale à celle de la voiture en poste, et la différence du prix de revient entre ces deux derniers modes de transport est telle, qu'à moins d'exceptions rares et particulières, la voiture publique obtient la préférence.

« Le moindre prix que puisse payer un voyageur en poste, sans compter le loyer de la voiture, est de 6 fr. par myriamètre, ou 60 c. par kilomètre; la malle-poste coûte 1 fr. 75 c. par myriamètre ou 17 c. 50 par kilomètre; le coupé d'une diligence, au contraire, ne vaut en moyenne que 1 fr. 15 c. par myriamètre, ou 11 c. 50 par kilomètre. Il y a donc, entre le prix des messageries et celui de la poste, une différence de 1 à 6 environ; aussi les messageries sont-elles devenues le moyen général de transport de la classe moyenne, avec laquelle elles ont successivement grandi. »

Aujourd'hui les chemins de fer ont remplacé les diligences, et si l'on mesure le progrès accompli dans les messageries depuis deux siècles, on verra combien il a été sensible, et qu'il devait conduire à la nécessité de nos voies ferrées. En effet, dit encore M. Hilpert:

« Avant l'institution des postes par Louis XI, le nom de

---

d'une lieue par heure, il en coûtait, par les diligences, 80 c., ce qui, pour les cent seize lieues que l'on compte de Paris à Lyon, donnait le chiffre de 92 fr. 80 c. Maintenant, en chemin de fer, on fait ce trajet pour 35 à 40 fr., et on économise non-seulement 25 à 30 fr. de repas, mais encore le temps, si précieux en affaires.

Messagers (d'où plus tard est dérivé celui de messagerie) appartenait à des *suppôts de l'Université*, spécialement chargés du transport des hardes et effets appartenant aux écoliers des diverses provinces venus à Paris pour étudier. Plus tard, ces messagers, auxquels les plus grandes immunités étaient accordées, eurent licence de travailler pour les bourgeois, habitués déjà à profiter des occasions hebdomadaires ou mensuelles qui leur étaient ainsi offertes; et telle était, au quinzième siècle, l'extension prise par ce genre d'industrie, que l'Université elle-même se vit forcée de réduire le nombre de ceux qu'elle avait pourvus de ces offices. De là l'origine de la *Confrérie des Messagers*, instituée sous l'approbation du roi et celle de l'archevêque de Paris, en l'honneur de la sainte Vierge et de Charlemagne.

« En 1573, paraissent les *coches* pour la première fois. Les loueurs de ces nouvelles voitures réclament du roi Charles IX les permissions nécessaires pour résister aux attaques combinées des messagers et des maîtres de poste; et deux ans plus tard, Henri III, révoquant toutes les licences ainsi données par son prédécesseur, permet à Philibert de Cardaillac, sieur de Capelle, sénéchal de Quercy, de disposer à son gré de la conduite des voitures sur les routes de Paris à Orléans, Troyes, Rouen et Beauvais.

« Quelques années plus tard (1594), Henri IV entre dans Paris, et l'un des premiers actes de son administration est la nomination de Pierre Thiroul à l'office de commissaire général et surintendant des coches publics du royaume.

« Nos lecteurs nous sauront gré de leur donner ici la description d'un de ces coches, prise dans un écrivain du temps : « Ce sont, dit-il, de grands carrosses, peints en « jaune pour la plupart, avec un grand nombre de places; « les voyageurs occupent ces places. Les bagages sont « chargés sur le derrière, et le devant porte un grand tissu « d'osier, qu'on appelle le panier, où l'on met aussi des « marchandises et où sont reçues, à un prix médiocre, les « personnes qui ne trouvent pas de place dans le coche ou « ne sont pas en état d'en prendre. »

« Ces coches, seules voitures dont la France ait été dotée pendant près de deux siècles, marchaient le plus souvent au pas et s'arrêtaient à la nuit tombante. Ils étaient en outre dépourvus de ressorts.

« Sous le règne de Henri IV commence aussi la police des voitures publiques, et depuis lors jusqu'en 1817, quels que soient les nombreux changements qu'elles aient subis, soit dans leur construction, soit dans leur mode de régie, le droit de les établir a toujours été considéré comme un attribut de la puissance souveraine.

« Il y eut peu de changements remarquables dans l'industrie des messageries jusqu'en 1676. Un arrêt rendu cette année-là par Louis XIV, ordonna le remboursement de leurs finances aux propriétaires de différentes messageries, parmi lesquels il est curieux, grâce aux concessions jadis faites à titre gratuit ou onéreux par l'Université, et plus tard par l'État, de trouver tout à la fois les prêtres de la congrégation de la mission de Saint-Lazare, les esclaves de Tunis et d'Alger, le duc de Montauzier, l'hôpital général et

les enfants trouvés de la ville de Paris, les forçats des galères du roi, diverses communautés de religieuses, etc., etc.

« Aux baux qui régissaient ces différents titulaires fut, moyennant 1,220,000 livres, subrogé le fermier général des postes de France, maître Lazare Patin.

« Les messageries devinrent alors *Messageries royales*. Quelques années plus tard (1719), Louis d'Orléans, alors régent du royaume, ayant racheté à l'Université la part qu'elle avait encore conservée dans le privilége des messageries, moyennant le 28e effectif du prix du bail général des postes et des messageries, lequel 28e, pour cette première année, se monta à 124,000 livres environ, et peu après (1738), le prince Charles de Lorraine ayant cédé à l'État le privilége des *litières* dans le royaume, les voitures publiques reçurent enfin une impulsion puissante et uniforme. — L'habile Turgot sentait trop bien quelle influence les transports étaient appelés à exercer sur le commerce en général; il n'eut garde de laisser échapper une aussi belle occasion. Les messageries furent de nouveau séparées des postes et transformées en une seule administration, destinée par la suite à desservir toutes les provinces. De là les *Turgotines*, nom donné aux voitures créées en exécution de ce projet.

« Lourdes et incommodes, malgré les promesses faites lors de leur établissement, elles parcouraient en moyenne 60 kilomètres en vingt-quatre heures, et 8 voyageurs seulement trouvaient place dans celles de la plus grande dimension, moyennant un tarif qui ne s'élevait pas à moins d'un franc par 4 kilomètres.

« Ce monopole créé au profit de l'État fut supprimé en l'an VI, époque où les particuliers furent appelés à exploiter une industrie que le gouvernement n'avait pu ou su rendre fructueuse.

« Ce fut en 1805 que, protégée par le nouveau régime, la Compagnie des *Messageries*, dites aujourd'hui *Nationales*, s'éleva et établit un système presque complet de communications entre Paris et les principales villes du royaume. »

Enfin, tel est aussi, suivant le même auteur, p. 172, l'historique du roulage, qu'il n'est pas inutile de placer à côté de celui des messageries.

« Le système de nos grandes routes ne date guère que de Louis XIV; c'est sous Louis XV qu'il commence à recevoir des développements considérables. Dès cette époque, on comprit qu'il fallait protéger ces larges voies contre l'excès des chargements, et un arrêt du 17 novembre 1724 défendit d'attacher aux charrettes plus de trois chevaux en hiver et plus de quatre en été.

« On ne s'occupait pas encore de chariots, ou voitures à quatre roues; ce n'est qu'en 1783 que cette espèce de véhicule a été placée sous un régime analogue à celui des voitures à deux roues; mais déjà l'on comprenait que la largeur des jantes pouvait influer diversement sur la condition des roues, car l'arrêt du 28 décembre 1783, qui fixe un maximum de chevaux selon les saisons et le nombre de roues, laisse une liberté illimitée aux voitures à jantes de 14 centimètres et au-dessus.

« La loi du 29 floréal an X, en décrétant l'établissement des ponts à bascule, a posé la première base de la régle-

mentation des chargements par la vérification de leur poids; mais les instruments de pesage n'étant pas encore établis, la loi du 7 ventôse an XII institua un système transitoire fondé sur le nombre de chevaux attelés; elle délégua en même temps au gouvernement le droit de régler, d'après des expériences, le chargement des voitures, et de le mettre en rapport avec la largeur des jantes. Cette même loi fixait d'ailleurs, pour les véhicules attelés de plus d'un cheval, un minimum de largeur de jantes de 11 centimètres.

« Par le décret du 23 juin 1806, le gouvernement a réalisé la délégation qu'il avait reçue de la loi du 7 ventôse an XII.

« Depuis ce décret, le principe de la limitation du nombre des chevaux attelés aux voitures ayant plus de 11 centimètres de largeur des jantes a été remplacé, dans le Code de la voirie publique, par la règle des chargements proportionnels à la largeur de la jante des voitures.

« Des ordonnances, notamment celle du 15 février 1837, des décisions de l'administration modifièrent les tarifs déterminés par le décret du 23 juin 1806.

« Parut enfin l'ordonnance du 2 octobre 1844. »

Quant au droit de créer des entreprises de transport, que nous avons déjà indiqué *suprà*, voici encore l'historique de la législation que nécessitait le besoin de la circulation sur les diverses voies de communication.

En vue d'une concurrence excessive, une loi du 30 floréal an XIII soumit la création d'entreprises de messageries à l'autorisation du gouvernement; une loi postérieure du 25 mars, 1817, art. 113, rendit la liberté à cette in-

dustrie, en ne l'affranchissant pas, toutefois, des règlements en pareille matière (1).

Si maintenant on place à côté de cet exposé, et par la pensée, l'industrie des chemins de fer qui absorbe tous les modes anciens et nouveaux de transports, quel progrès accompli dans l'intérêt de la civilisation générale !!! Mais, sur ce point, nous nous étendrons au chapitre spécial des chemins de fer.

199 *bis*. Après ce court exposé, il convient d'apprécier les droits et les obligations des messageries, puisque nécessairement celles-ci existeront encore pendant un certain temps.

Les entreprises de diligences ou de messageries, qui se livrent à la commission pour le transport des marchandises, sont soumises, quant à la conservation des colis, aux obligations imposées aux commissionnaires ou aux voituriers (2). (*Vide suprà,* page 34.)

Ainsi, les messagistes sont responsables des objets qui leur sont confiés, bien que ceux-ci ne soient pas encore chargés (3).

---

(1) Une loi du 25 vendémiaire an III, autorise tous les entrepreneurs de voitures publiques à faire le transport de tous les ballots et paquets, et leur accorde de partir à jour et heures fixes.

La loi du 5 vendémiaire an XII, article 75, assujettit les entreprises particulières à une déclaration et à un impôt du dixième du prix des places, mais seulement pour les voitures portant des voyageurs. (Décret, 14 fructidor an XII ; avis du Conseil d'État an XIII ; Voy. loi du 14 juillet 1855, D. P., 55-4-75.)

(2) Persil, p. 243, 259.

(3) Sourdat, t. II, n° 984.

Tout objet, remis à une administration de messageries pour en effectuer le transport, doit être représenté ou remis par elle au destinataire, si elle ne veut pas s'exposer à une demande en dommages intérêts, en vertu des dispositions et de la combinaison entre eux des art. 1382, 1782 et 1785 du C. Nap,, et des art. 103 et 107 du C. de comm.

Si les effets transportés sont ceux d'un voyageur, l'administration des messageries ne pourrait être affranchie de la responsabilité qui pèse sur elle, en prétendant que les effets étaient non pas sous sa garde, mais sous celle du voyageur qui voyageait par la même voiture. Qu'importe, en effet, cette circonstance; l'entreprise des messageries n'en est pas moins liée par les suites du contrat qui s'est opéré entre elle et le voyageur qui a fait remise des objets à transporter; elle en reste donc responsable, et le cas fortuit, seul, nettement établi peut la libérer (1).

Toutefois, si le voyageur avait gardé les effets à côté de lui pour les surveiller, il faudrait décider que la responsabilité des messageries serait moindre (2). On devrait même exo-

---

(1) Dalloz, n° 415.

Les entrepreneurs de messageries répondent des marchandises inscrites sur la feuille de voyage, encore bien qu'elles soient transportées franches de port, et que le propriétaire se trouve dans la même diligence, et, en conséquence, si la perte de ces marchandises a eu lieu par suite de la remise qu'ils en ont faite à un inconnu, sans décharge ni précautions quelconques, ils doivent en payer la valeur. (C. Nap., art. 1382, 1782, 1785; C. de comm., art. 103, 107; Paris, 6 avril 1826; D. P., 27-2-113; B. P., 27-2-47.)

(2) Dalloz, n. 431.

nérer les messageries de toute responsabilité si c'est par l'incurie du voyageur que les objets ont été perdus.

200. L'enregistrement des effets remis oblige le messagiste; mais le défaut d'enregistrement n'affranchit pas une administration de toute responsabilité (1).

Si cependant l'administration des messageries, dans un bulletin qu'elle remet au voyageur, déclare qu'elle ne répond pas des effets non enregistrés ou non déclarés, et pour

---

(1) Sourdat, t. II, n° 991 bis.

Le bulletin ou le récépissé fourni par une administration, engage celle-ci. (Sourdat, *loco citato*, n° 987.)

Les entrepreneurs de messageries sont responsables de la perte des objets confiés à eux ou à leurs préposés, quoique les expéditeurs ou voyageurs aient négligé de les faire enregistrer. (Paris, 15 juillet 1834; D. P. 38-2-226.) Mais *vide* p. 146.

Les messageries sont responsables de la perte d'un sac de nuit appartenant à un voyageur qui n'a point fait inscrire cet objet sur les registres, lorsque l'apport de ce sac de nuit est prouvé. Le motif en est que, dans l'usage, on n'inscrit pas sur les registres les sacs de nuit qui sont pour les besoins des voyageurs, et que simplement il en est pris note sur la feuille de route. (Lois des 19 janvier et 11 août 1793, art. 59 et 62; Cass. civ., 19 frimaire an VII.)

En cas de perte d'une malle déposée au bureau d'une diligence, les tribunaux peuvent, sur la demande du voyageur, en paiement non-seulement des effets de corps, mais encore des sommes d'argent qu'il soutient y avoir renfermées, s'il résulte des circonstances de la cause que ces divers objets y étaient réellement contenus quoiqu'il n'en ait point été fait de déclaration préalable, condamner les messagistes au paiement envers le propriétaire, à la charge par celui-ci d'affirmation par serment. (Cass. req., 10 avril 1828; D. P., 28-1-212; B. P., 29-1-163.) *Vide* p. 144.

lesquels il n'est payé aucun droit; celle-ci pourrait, dans certains cas, être déclarée irresponsable sous le bénéfice de cette stipulation précise et spéciale. (*Vide* p. 144.)

La preuve de la remise des effets (suivant M. Sourdat, t. II, n° 983 et suiv.) résulte sans doute de l'enregistrement des effets remis; car le dépôt, suivant cet auteur, n'est pas toujours *nécessaire* comme celui des effets chez un aubergiste. Mais lorsqu'aucun écrit ne constate le dépôt volontaire, la preuve est admissible par témoins au-dessous de 150 fr., si le contrat existe au profit d'un non-commerçant (1); de même M. Pardessus, n° 540, ne fait pas de distinction sur l'existence de l'écrit. On doit, du reste, admettre l'aveu et le serment déféré au-dessus de 150 fr. (2).

L'écrit n'est donc nécessaire que pour la preuve; il peut être suppléé par les autres modes autorisés par la loi pour justifier du fait de la remise (3), et s'il est constant que

---

(1) La preuve testimoniale peut être invoquée pour établir qu'une somme d'argent, supérieure à 150 fr., a été remise par un employé d'un Chemin de Fer à un conducteur de wagons, pour en opérer le transport. (C. Nap., art. 1341, 1985.)

Un pareil dépôt et mandat, constituant un acte de commerce, surtout à raison de la qualité de commis ou préposé des déposant et dépositaire, rentre sous l'empire des dispositions qui autorisent la preuve par témoins en matière commerciale. (C. de comm., art. 109; ch. crim., 1er septembre 1848; Lehir, 1847, p. 309.)

(2) On peut être admis à prouver, par le serment déféré, que les colis ont été remis au commissionnaire pour être transportés. (Metz, 17 juin 1819; Goujet et Merger, p. 194.)

(3) Dalloz, nos 310, 356, 432; Sourdat, t. II, n° 987. *V. infrà*, p. 147.

sous la législation ancienne, les suites de la réclamation d'un voyageur pouvaient dépendre de la déclaration consignée sur les registres des entrepreneurs, il n'en est pas de même aujourd'hui (1).

Nous avons dit déjà que la remise des effets ne devait pas être considérée, en thèse générale, comme un dépôt nécessaire. Cette règle reçoit exception.

M. Sourdat, en effet, *loco citato* (n° 988), enseigne que le dépôt sera considéré comme nécessaire si la remise des effets a lieu au conducteur dans le trajet, et alors l'article 1348 du Code Napoléon permettra la preuve par témoins, même au-dessus de 150 fr. Elle sera aussi admissible pour le cas de dol ou de fraude.

Il résulte de ce qui précède que si le voyageur n'a pas fait enregistrer ses effets ou n'a pas retiré un bulletin, il ne pourra prouver par témoins la remise au delà de 150 fr., sauf dans les cas plus haut spécifiés.

Cependant on a enseigné que si le voiturier, qui y était obligé, n'a pas tenu de registres, la preuve testimoniale sera admise dans tous les cas (2).

Si les voituriers marchant accidentellement ne sont pas tenus à des livres, la preuve par témoins ne sera admise

---

(1) Dalloz, n°s 419, 421, 422.

(2) Sourdat, n° 989; arrêt de La Rivière; *Journal des Audiences*, liv. VIII, chap. XLI; Observations de la Cour de Lyon sur le projet du Code civil; Fenet, t. IV, p. 209 et 210; MM. Duvergier, *Louage*, 2-328; Curasson, t. II, p. 299; Troplong, *Louage*, 3, n° 954; Dalloz, n° 421.

que si l'expéditeur n'a pu se procurer une preuve écrite d'une autre nature (1). Au surplus, la preuve testimoniale est de droit entre commerçants (2), tandis que jusqu'à présent nous n'avons parlé que de l'expéditeur non-commerçant. Des jurisconsultes faisant autorité enseignent cette doctrine, elle se rattache à la véritable signification du Code civil et du Code de commerce. (Voy. Delamarre et Lepoitvin, t. II, p. 52.)

La responsabilité des messageries, en cas de vol, est assimilée à celle des autres entrepreneurs de transport. Ainsi les messageries qui ont reçu une somme d'argent renfermée dans un sac cacheté, avec déclaration de la somme et du poids, sont responsables de la soustraction d'une

---

(1) Sourdat, t. II, n° 990.

(2) Sourdat, *loco citato*, n° 992; voy. Persil, p. 246, 251.

Entre commerçants, lorsqu'il y a fait de commerce de la part de l'expéditeur aussi bien que de la part de l'entrepreneur de transports, la preuve testimoniale peut toujours être admise. C'est la règle générale en matière commerciale[1]. Ainsi, un négociant expédie des ballots de marchandises par l'entremise d'un commissionnaire de roulage. En cas de perte, il lui suffira de prouver par témoins que les marchandises ont été prises dans ses magasins par les agents de l'entrepreneur, chargés de les placer sur la voiture. Dès ce moment, l'entrepreneur en est devenu responsable.

Mais quand il s'agit d'un particulier qui s'adresse à une entreprise commerciale pour effectuer un transport, la règle n'est plus la même. La preuve testimoniale n'est de droit qu'*entre commerçants*[2]. (Sourdat, t. II, p. 255, n° 292.)

[1] MM. Pardessus, t. II, 540; Troplong, t. III, n° 908.

[2] Troplong, *eodem*.

partie de cette somme commise pendant le transport (une partie du sac ayant été décousue), encore bien qu'en recevant le sac, le destinataire ait signé le registre d'arrivée, si ce registre ne contenait indication ni du chiffre, ni du poids de la somme, ni même le nom de l'expéditeur. (C. de comm., art. 98, 105; Lyon, 19 juillet 1855.) (1).

Peu importe également que le destinataire n'ait pas fait constater judiciairement le déficit, si l'existence de ce déficit au moment de la remise du sac est constante. (C. de comm., art 106.) (2).

---

(1) « Cette décision est remarquable en ce qu'elle a admis une exception à la règle de l'article 105 du Code de commerce, d'après laquelle la réception des objets transportés et le paiement du prix de voiture éteignent toute action contre le voiturier. La règle a été écartée avec raison dans l'espèce, puisqu'il était impossible qu'à l'inspection du sac et même du registre d'arrivée, le destinataire s'aperçût qu'il y avait un déficit dans la somme remise. (Note de M. Lehir, 1856, p. 328.) » Du reste, nous aurons occasion en parlant, *infrà*, de l'art. 105, de signaler des décisions analogues.

(2) Lyon, 19 juillet 1855; Lehir, 1856, p. 328.

L'expertise et les formes prescrites par l'article 106 du Code de commerce ne le sont pas à peine de nullité, et elles peuvent être suppléées. (Cass., 2 août 1842, Lehir, *Annales* 1842, p. 275.)

Jugé, de même, qu'on ne peut déclarer non recevable un destinataire dans le recours qu'il exerce contre un voiturier qui lui a remis des marchandises avariées, par cela qu'il n'aurait fait estimer ces avaries dans les formes prescrites par l'article 106 du Code de commerce, que plusieurs jours après l'arrivée des marchandises, alors qu'il a fait constater leur mauvais état, à leur arrivée, par un procès-verbal quelconque, et qu'il n'en a pas payé le transport; en effet, il est certain que l'art. 106 du Code de comm. ne fixe point le

Dans une espèce analogue à ce dernier chef, la Cour de cassation, 2 août 1842, a jugé ainsi :

« La Cour ; — Attendu, en fait, que le ballot dont il s'agit n'a pas été reçu sans protestation et que le prix du transport n'a pas été payé ; le juge de paix, appelé immédiatement, est venu le lendemain ; il a reconnu et constaté l'avarie ; le ballot a été renvoyé à l'expéditeur, et c'est plus tard qu'après avoir reconnu l'identité, le tribunal a ordonné l'estimation de l'avarie ;

Attendu, en droit, qu'après avoir consacré par l'article 103 le principe de la responsabilité du voiturier pour la perte et les avaries de l'objet à transporter, le législateur déclare par l'article 105 toute action éteinte par la réception des objets transportés et par le paiement du prix, d'où il résulte que le principe de la responsabilité reste le même en cas de réception des objets, si le prix n'est pas payé ;

Attendu que si, aux termes de l'article 106, l'état des objets transportés doit, en cas de contestation, être vérifié

---

délai pour la rédaction du procès-verbal dont il énumère les formalités. (Cass., rej. 18 avril 1831). — Le destinataire d'une marchandise peut, en cas de perte ou de soustraction, exercer un recours contre le commissionnaire expéditeur, bien qu'il n'ait pas fait procéder à une expertise dans les formes prescrites par l'article 106 du Code de commerce, alors que le défaut de délivrance des objets manquants peut être régulièrement prouvé de toute autre manière, notamment par le procès-verbal d'un commissaire de police. (Lyon, 21 août 1838).

En traitant aussi ultérieurement des droits du destinataire, nous indiquerons des décisions semblables.

et constaté par des experts que nomme le président du tribunal de commerce ou le juge de paix, cet article ne prescrit pas l'expertise à peine de déchéance ; il n'exclut pas tout autre mode de preuve ; il ne déclare pas l'action éteinte faute d'estimation dans un délai déterminé, l'estimation de l'avarie d'objets dont l'état a été constaté n'étant nécessaire que pour déterminer la quotité des dommages-intérêts ; d'où il résulte clairement que l'exclusion de toute expertise, après la réception des objets, serait aussi contraire au texte qu'à l'esprit de la loi, et que dès lors il a été fait une juste application des articles 103, 105 et 106 du Code de commerce ; — Rejette. »

201. Si le contrat qui intervient entre le voyageur et les messagistes engage ces derniers par la perte ou le vol, la remise des effets doit avoir lieu entre les mains des personnes chargées de les recevoir pour être transportés (1).

Ainsi les messagistes ne seraient pas responsables des effets remis à une personne qui n'aurait aucune espèce de fonction dans l'entreprise ou qui ne serait que domestique dans la maison du commissionnaire (2).

Alors même que la personne, à qui auraient été remis les effets, serait employée dans l'entreprise de transport, si,

---

(1) Pardessus, t. II, nos 542, 544 ; Duvergier, *Louage*, n° 327 ; Troplong, *du Louage*, n° 931.

(2) Duvergier, *du Louage, loc. cit.*; Troplong, *du Louage*, n° 932 ; Dalloz, n° 333 ; Duranton, t. XVII, nos 244, 245 ; Dalloz, n° 420 ; voy. ce que nous avons dit *suprà*, p. 22, pour la lettre de voiture, signée par une personne étrangère à l'administration de transports.

par exemple, c'était un conducteur de voitures, les entrepreneurs de messageries qui ont des bureaux à l'effet de recevoir les marchandises ou les objets qui leur sont confiés, ne devraient point être soumis à la responsabilité de la perte des objets qui seraient perdus et qui auraient été remis aux conducteurs (1).

Cette doctrine, nécessaire pour prévenir de nombreux abus, ne doit point paraître rigoureuse, car le conducteur n'a point qualité pour recevoir des marchandises de la part des voyageurs ou de tout autre expéditeur ; il n'entre dans ses attributions que de conduire la voiture, c'est-à-dire de remettre au lieu de la destination les marchandises dont le directeur a seul qualité pour constater la réception.

Le conducteur d'une voiture n'est d'ailleurs lié, en général, vis-à-vis d'une administration de transport que par

---

(1) On ne saurait considérer, comme ayant qualité pour recevoir la marchandise, les domestiques uniquement employés au service de la personne ou de la maison du commissionnaire. (Cass., 29 mars 1814 ; Duvergier, *Louage*, n° 327; Troplong, n° 932 ; Goujet et Merger, p. 192.)

Les entrepreneurs de voitures publiques ne sont pas responsables de la perte des paquets remis aux personnes qui ne sont pas directement chargées de recevoir les marchandises confiées à leur roulage, aux simples conducteurs de voitures, par exemple, si les paquets n'ont pas été inscrits sur les registres des messageries. (C. Nap., art. 1384, 1385 ; Cass. civ., 20 mars 1814 ; D. A., 2-792.)

Les voituriers ne répondent que des paquets qui leur sont remis directement, et non de ceux qui sont remis à leurs domestiques. (C. Nap., art. 1384, 1782 ; Cass., Req., 5 mars 1811 ; D. A., 2-272.)

la signature du registre constatant les marchandises qui lui ont été remises.

202. Cependant, si le conducteur est autorisé à prendre des voyageurs en route, pour les transporter, il engage nécessairement l'administration des messageries en recevant les objets d'un voyageur qui n'aurait pu, à défaut de bureau dans le lieu où il serait monté en voiture, faire inscrire sur la feuille du conducteur les objets dont ce conducteur est devenu dépositaire. Le voyageur ne pouvait, en effet, remettre ses effets en d'autres mains. Toutefois, on a enseigné que le voyageur, à l'arrivée de la voiture à un bureau prochain, devait réclamer l'inscription de ses effets sur la feuille dont est muni le conducteur ou sur un registre *ad hoc*.

Si cette inscription n'a pas lieu, l'administration cesserait dit-on d'être engagée, et le voyageur ne conservera une action que contre le conducteur à qui il prouverait avoir remis des effets.

Telle n'est pas notre opinion, car le contrat a été formé entre le voyageur et l'entreprise des messageries par le fait du conducteur préposé *nécessaire* pour le cas qui nous occupe ; ce contrat doit donc conserver son effet ; il serait autrement trop facile, dans la circonstance que nous venons de prévoir, de tromper la bonne foi d'un voyageur.

203. Si dans l'hypothèse, énoncée p. 135, la remise faite à un conducteur d'une entreprise de diligences, hors la présence du directeur de messageries, ne lie point l'administration et ne rend le conducteur que responsable de ses faits personnels (voyez Sourdat, t. II, n° 991), à plus

forte raison, les effets remis à un postillon n'obligeraient point l'administration ; un postillon n'a point qualité pour recevoir les effets d'un voyageur ; il n'a d'autre emploi que la conduite des chevaux.

Le postillon responsable, sans doute, des objets qui lui auraient été confiés, n'engagerait pas davantage le conducteur ; mais le postillon, qui justifierait avoir remis les effets, qu'il a reçus, au conducteur ou au directeur des messageries, devrait nécessairement être indemnisé par ces derniers des condamnations qui interviendraient contre lui.

Le 9 juillet 1839, la cour de Toulouse a décidé que même dans les espèces précitées, le conducteur de diligences ou le postillon n'était pas responsable envers le voyageur ; nous ne saurions souscrire à une telle doctrine critiquée avec juste raison par M. Sourdat (1). Nous ne comprendrions pas, en effet, qu'un voyageur ou un expéditeur puisse être déclaré non recevable dans une action contre un conducteur de diligences ou contre un postillon, si réellement on ne pouvait remettre les marchandises ou les effets, au siége de l'administration, et par conséquent à celui qui seul a qualité pour les recevoir ou en constater la réception.

(1) Je ne puis souscrire à cette décision. Le défaut d'inscription sur le registre et le fait reconnu par l'arrêt que le conducteur n'avait pas agi comme préposé de son administration devaient, sans doute, faire décharger celle-ci de toute obligation. Mais celui qui était devenu dépositaire, en recevant le porte-manteau, même par bienveillance, en était personnellement responsable. (Sourdat, t. II, p. 254, n° 291 ; voy. aussi Dalloz, n° 421.)

Nous n'admettrions pas davantage que le postillon, qui justifierait avoir remis à un conducteur les effets dont il a été détenteur, par le fait d'un voyageur ou d'un expéditeur, pour en faire la remise, n'eût aucune action contre le conducteur. Tout individu est tenu de réparer le dommage qu'il a causé (art. 1382, 1383, Code Nap.); ainsi, le conducteur vis-à-vis du postillon, comme le postillon vis-à-vis de l'expéditeur doivent être déclarés responsables.

Le voyageur qui a reçu les effets déclarés et enregistrés et qui paie sa place, sans réclamation, n'a plus aucun recours à exercer, même contre le conducteur à qui il prétendrait avoir remis d'autres effets (1); mais cette doctrine, en elle-même, subira des modifications suivant les circonstances à l'aide desquelles le voyageur prouvera n'avoir pas reçu les objets qu'il avait remis.

204. Si, aux termes de l'article 1384 du Code Napoléon, les messagistes sont responsables des faits de leurs agents, ils ne profitent pas de l'exception introduite dans le § 5 de cet article en faveur des pères et mères et instituteurs (2).

Les entreprises de messageries sont garantes, non-seulement du fait de leurs préposés, en qualité de voituriers, mais encore de ceux de toutes les personnes qui pé-

---

(1) Dalloz, n. 465.

Le voyageur qui a reçu les effets déclarés et enregistrés, et payé sa place à l'arrivée, sans réclamation, est non-recevable à demander compte ultérieurement à l'entrepreneur, d'effets non enregistrés, et qu'il soutient avoir remis au conducteur au moment du départ. (Cass., Req., 10 novembre 1829; D. P., 26-1-378.)

(2) Persil, p. 254, 255.

nètrent dans leurs magasins (1), mais dans l'espèce il s'agit de vol et non de la remise des effets dont il a été parlé plus haut. M. Sourdat mentionne à cet égard la décision suivante :

« Ce qui vient d'être dit nous conduit à une autre observation fort importante. C'est que l'entrepreneur de transports, en sa qualité de commettant, responsable de de ses préposés dans l'exercice de leurs fonctions, peut être tenu de faits qui n'auraient pas engagé sa responsabilité, en sa seule qualité de voiturier.

« C'est ce qui a été jugé par la Cour de Paris dans les circonstances suivantes. Un voyageur oublia, dans la gare du chemin de fer du Centre, un sac qu'il portait avec lui. Un facteur de l'administration du chemin de fer colporta ce sac dans les salles d'attente, et voyant qu'il n'était réclamé par aucun des voyageurs présents, il s'appropria les objets de valeur que ce sac renfermait. Le vol ayant été constaté, le propriétaire du sac intenta une action en dommages-intérêts contre la Compagnie comme responsable du fait de son préposé. La Compagnie opposait une fin de non-recevoir tirée du défaut d'enregistrement de l'objet volé, mais on ne s'arrêta pas à ce moyen de défense, attendu que le vol avait été commis par le préposé de la Compagnie dans l'exercice de ses fonctions (2).

« Cette décisision est juridique, car l'action ne tendait pas à faire condamner la Compagnie en qualité de voiturier, à

(1) Dalloz, n° 325.

(2) 22 novembre 1851. Voyez *le Droit* du 28 novembre 1851, et Sourdat, t. II, n°s 952 à 954.

raison de la perte d'un objet qui lui aurait été confié, auquel cas il aurait fallu rapporter préalablement la preuve du dépôt. Le voyageur, dans cette espèce, transportait lui-même le sac en question. Son action tendait à la réparation du délit commis par un préposé; le commettant devait être condamné par cela seul que le préposé avait, dans l'exercice de ses fonctions, causé un dommage au demandeur, et la preuve de ce fait n'était soumise à aucune règle particulière. » (Sourdat, t. II, n° 991 *bis*.)

205. M. Lebir, 1848, 1re partie, p. 31, décide qu'une entreprise de messageries, qui a congédié un conducteur, peut retenir son cautionnement, si les amendes à prononcer contre ce dernier pour infractions aux lois de douane ou d'octroi doivent l'égaler (1). (Voy. p. 153.)

La revendication admise par l'article 576 du Code de commerce est recevable, même en l'absence de déclaration de faillite, alors que l'état de cessation de paiements, au moment de l'arrivée des marchandises, est constant.

Mais ne peuvent être assimilés aux magasins du failli, ceux

---

(1) Les directeurs de messageries ont un recours contre les conducteurs, lorsque la perte vient de la faute ou de la négligence de ceux-ci. (Paris, 19 avril 1809; S. 9-2-394.)

La responsabilité d'un conducteur des messageries, en cas de perte d'objets confiés à l'entreprise, a pu être appréciée d'après les règlements intérieurs qui fixent les rapports du conducteur envers son administration, et par suite, sans violer les principes de la garantie récursoire, n'entraîner contre lui qu'une condamnation bien moindre que celle encourue par l'entreprise envers le propriétaire. (Cass., Req., 18 juin 1833; D. P., 33-1-282.)

des messageries où le colis est resté déposé par suite de l'impossibilité où s'est trouvé le destinataire, par son absence et son insolvabilité, d'en prendre livraison réelle.

La saisie pratiquée sur les marchandises dans les magasins des messageries, par un créancier du destinataire, exerçant les droits de plusieurs, ne peut équivaloir alors à une prise de possession ni à l'entrée dans les magasins du destinataire (1).

Nous nous sommes très peu étendu sur les obligations des messageries, afin de ne pas répéter ce qui a été déjà écrit en traitant des commissionnaires de transport.

Ainsi, il faut se référer aux règles établies plus haut, paragraphes 1 à 10, pour les obligations et les droits des messageries.

L'examen de ces obligations et de ces droits sera encore complété par ce que nous avons à dire dans les paragraphes qui suivent.

Enfin, dans le chapitre spécial, et qui est consacré aux entreprises de chemins de fer, on verra aussi que la plupart des règles que nous ferons connaître s'appliquent nécessairement à l'entreprise des messageries, règles qu'il est important de connaître, puisque, si les chemins de fer doivent dans l'avenir être substitués à tous les modes de transport, il est constant néanmoins que, pendant longtemps encore, l'entreprise des messageries fera sentir son utilité, afin de relier ensemble les diverses voies ferrées.

---

(1) Paris (2e ch.) 7 et 10 décembre 1857; voy. *le Droit* des 21 et 22 décembre 1857.

§ 11. — ÉTENDUE DE LA RESPONSABILITÉ, QUANT A L'IMPORTANCE DE LA PERTE ; ET DE LA DÉCLARATION DE L'EXPÉDITEUR SUR LA VALEUR DES OBJETS REMIS A L'ENTREPRISE DES MESSAGERIES OU DE TOUT TRANSPORT ; DISPOSITIONS COMMUNES.

Sommaire.

205 *bis*. Les entrepreneurs de messageries ou de transport sont-ils responsables de tous les effets ou valeurs contenus dans les malles des voyageurs? Distinction à faire pour le cas où un expéditeur déclare imparfaitement les objets à transporter ; pouvoir discrétionnaire du juge ; cas spécial de non-responsabilité de vol ;

206. Le juge peut déférer le serment sur le montant de la perte ou bien le messagiste peut s'en référer à l'estimation du propriétaire ;

207. Quelle est la valeur suivant laquelle doivent être payés les objets perdus? Objet ayant diminué de valeur ;

208. Comment est constaté le dommage dans le cas d'avarie seulement? Procès-verbaux ; du laissé pour compte par suite d'avarie (renvoi au paragraphe du laissé pour compte pour cause de retard) ;

209. De la limite de responsabilité, quant au prix énoncé par les messagistes dans les bulletins qu'ils délivrent (renvoi au paragraphe traitant du soin que le commissionnaire doit apporter à la conservation de la chose, et de la clause qui lui permettrait de s'affranchir de ses fautes) ; résumé de ce qui précède ; du conducteur ;

210. Remise des effets au destinataire ; question de propriété ; consignation des marchandises en l'absence du destinataire ;

211. Assurance en matière de transport ; de l'assurance pour compte de qui il appartiendra.

205 *bis*. Les entreprises de messageries ou les entrepreneurs de transport dont il vient d'être parlé, étant obligés par eux-mêmes ou par la personne de leur préposé, à la conservation des effets qui leur ont été remis (1), soit qu'inscription ait été faite de cette remise sur un registre, soit que la remise résulte de tout autre fait, comment, dans

(1) Art. 1783 et 1786 C. Nap.

le cas de perte, est constatée la valeur des objets? Il faut d'abord poser, en principe, qu'une entreprise de transport peut exiger d'un expéditeur que la valeur des objets qui lui sont remis soit spécifiée; mais les voyageurs par messageries ne sont point toujours obligés de faire cette déclaration pour tous les objets, et la remise d'une malle ou d'un colis suffit pour engager la responsabilité des entrepreneurs de transport. Cette doctrine, toutefois, ne doit pas être adoptée d'une manière absolue, elle est susceptible d'exceptions.

Ainsi, les tribunaux sont souverains appréciateurs, mais suivant les circonstances; c'est ainsi qu'il a été décidé qu'une malle déposée dans un bureau de voitures publiques peut donner lieu, lorsqu'elle est perdue, à une action ayant pour but de faire payer aux entrepreneurs de transport non-seulement des effets de corps, mais encore des sommes d'argent ou autres objets que l'expéditeur déclarerait, sous la foi du serment, y être contenus; il est en effet juste d'admettre qu'un voyageur ayant une malle avec lui peut avoir de l'argent ou autres objets précieux dans une certaine limite. Il n'y a rien dans cette manière de transport qui blesse la raison. Sur ce point, cependant, la doctrine établit des distinctions (1). Ainsi, il a été jugé que les messageries étaient irresponsables lorsque les valeurs non déclarées par les voyageurs auraient été soumises à un droit de transport tarifé, et alors surtout que les valeurs en argent excédaient les besoins du voyageur, ou bien il a été déclaré que le voyageur ayant fixé

(1) Voy. Sourdat, t. II, n° 1007, et *suprà*, p. 129.

la valeur au moment du transport, le messagiste ne pouvait être tenu au-delà (1). Enfin, on a apprécié quelles pouvaient être les valeurs dont le voyageur devrait être réputé porteur sans en faire la déclaration.

Si donc un voyageur remettait à une entreprise de transport une malle, et que cette malle, inscrite sans désignation des objets qu'elle renfermait, contînt de l'argent ou même des effets précieux en grande quantité, le voyageur devrait s'imputer à lui seul de n'avoir pas fait une déclaration complète. Les messageries n'ont pu vouloir se charger que d'un risque ordinaire (2). Ce ne serait donc

---

(1) Dalloz, n° 427; Sourdat, t. II, n° 1008; cass., req., 18 juin 1833; D. P., 33-1-282.

Les entrepreneurs de messageries ne sont responsables des groupes d'argent qui leur ont été confiés, que jusqu'à concurrence de la valeur déclarée par l'expéditeur. (Trib de comm. de la Seine, 10 mars 1850; Lehir, 1850, p. 322.)

L'entrepreneur n'est pas responsable d'une somme d'argent, quelque minime qu'elle soit, contenue dans une malle, si le voyageur n'a pas fait la déclaration de cette somme, ni acquitté le droit spécial établi par le tarif pour le transport des espèces métalliques et objets précieux. Même jugement (Voyez aussi trib. civ. de Tours, 23 novembre 1847; S. V., 48-2-15; trib. de comm. de la Seine, 5 mai 1852; Teulet et Camberlin, 1-180.)

Les messageries ne sont pas responsables des sommes d'argent contenues dans les paquets à eux confiés, lorsque ces sommes n'ont pas été déclarées par celui qui a remis le paquet pour être inscrites sur les registres de l'entreprise. (C. de comm., art., 103; C. Nap., art. 1785; Bruxelles, 28 avril 1810; D. A., 2-791.)

(2) Sourdat, t. II, n° 1006.

qu'avec une extrême réserve, pour ce cas, que les tribunaux devraient croire le voyageur sur le contenu de la malle (1).

Les juges ont, il est vrai, en pareille matière, et comme nous l'avons dit, un pouvoir discrétionnaire (2).

C'est pourquoi il faut bien reconnaître sur ce point que la jurisprudence a offert des variations importantes. En effet, on a décidé aussi que, quelle que fût la valeur perdue par le voyageur, il devait être cru sur serment (3). Mais une telle doctrine est trop absolue et présente de grands dangers.

Le commissionnaire est-il responsable du vol du colis qui ne lui était pas destiné, et qui, par erreur, s'est trouvé au milieu de beaucoup d'autres? (Résolu négativement.)

Voici, sur cette circonstance particulière, le jugement du tribunal de commerce de la Seine, du 29 juin 1853 (Teulet et Camberlin, *Journ. des Trib. de comm.*, 2-296) :

« Attendu qu'il résulte des débats que l'accident, cause du détournement du colis, a eu son premier principe dans une confusion qui a été opérée par Brettmayer, au moment de la livraison d'une grande quantité de colis, transportés le même jour que celui dont s'agit, et que les Messageries impériales n'avaient contracté dans l'espèce aucune obligation, comme transporteur, envers Brettmayer ;

« Que si fortuitement, à leur insu, contre leur gré et par le fait de Brettmayer, cette caisse a passé entre leurs mains,

---

(1) Goujet et Merger, n° 66, Dalloz, n° 426.

(2) Dalloz. n° 428.

(3) Dalloz, n° 429. (*Vide infrà*, p. 148.)

elles ne sauraient être considérées comme dépositaires dans le sens de la loi ;

« Que les conséquences sus-exprimées de la perte ne doivent pas leur incomber, et que la demande de Brettmayer contre les Messageries impériales doit être rejetée, etc. » Voilà donc établies les règles quant à la perte.

206. Mais lorsque la valeur des objets perdus par l'entreprise des messageries est contestée, les juges peuvent, pour éclairer leur religion, déférer le serment au demandeur sur cette valeur, ou avoir recours à tous autres moyens de *constat* (1). Si, sans recourir à la forme du serment (2), l'entrepreneur de transport déclarait s'en rapporter à l'estimation faite par le propriétaire, les juges pourraient, même dans ce cas encore, apprécier le mérite de la valeur fixée par le propriétaire (3).

---

(1) Sourdat, t. II, n° 1004.

(2) La preuve de la valeur des effets remis au voiturier ou entrepreneur de transports peut être faite par le serment *in litem*. (Rouen, 2 fructidor an XIII ; D. A., 107-94. *Vide suprà*, p. 130.)

(3) Dalloz, n° 354 ; Pardessus, t. II, n° 541 ; Troplong, *du Louage*, n° 922 : Duvergier, *du Louage*, t. II, n° 322 ; Dalloz, n° 423.

La déclaration de l'expéditeur à la douane ne peut être opposée par le commissionnaire pour fixer la valeur des objets transportés, si surtout cette valeur est justifiée par des factures vérifiées et des écritures régulièrement tenues. (Trib. de comm. de Paris, 10 février 1842 ; Lehir, 1842, p. 121.)

Mais celui qui, expédiant des marchandises pour la Prusse, a remis aux messageries le colis avec la déclaration de valeur faite à la douane, n'est pas fondé, en cas de perte sur le territoire prussien, à réclamer contre l'entreprise française une somme supérieure à celle

207. En principe, au surplus, et en cas de perte de marchandises, les commissionnaires de transport en doivent la valeur au prix qu'elles avaient au moment où la remise a dû s'effectuer au destinataire, sans préjudice, dans certains cas, des dommages-intérêts qui ne seraient pas compris dans cette valeur, mais dommages intérêts qui seraient certains et ne blesseraient point les principes posés par le Code (Art. 1150 et suiv. du Code Nap.) (1).

Nous développerons cette théorie ultérieurement dans le paragraphe qui a trait au laissé pour compte par suite de retard. (*Vide suprà* p. 113, et *infrà*, p. 150.)

MM. Pardessus (tome II, n° 541) et Troplong, *du Louage* (n° 921), pensent que si la chose à transporter a diminué

---

portée dans la déclaration en douane, alors, d'ailleurs, que les messageries de France ont confié le colis à l'administration des postes prussiennes, laquelle, d'après la législation en vigueur dans le pays, n'est responsable que de la valeur déclarée. (Paris, 1re ch., 22 décembre 1848; Lehir, 1850; P., 548.)

A défaut de déclaration et d'inscription pour les cas ci-dessus, l'estimation de la valeur doit, en cas de perte, être faite par les tribunaux. (Grenoble, 29 août 1833; D. P., 31-2-125.)

Les juges peuvent s'en tenir à l'estimation faite de bonne foi par le propriétaire sur la demande du commissionnaire, au moment de la réclamation des objets perdus et avant le procès. (Rouen, 20 février 1816; D. A., 2-772; D. P., 1-657.)

(1) Sourdat, t. II, n° 1001; Dalloz, nos 351, 352.

Le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée. » (Art. 1150, Code Napoléon.)

de valeur, l'expéditeur peut néanmoins réclamer le prix d'achat (1). Cette doctrine doit paraître juste ; mais si le commissionnaire responsable ou le destinataire bénéficiaire de la marchandise pouvait se procurer la chose perdue ou avariée à un moindre prix, ce serait cette valeur seulement qui serait due.

208. Nous avons apprécié plus haut les principes applicables en cas de perte, il s'agit maintenant d'examiner le dommage au point de vue de l'avarie.

Lorsque les effets remis aux messageries pour être transportés arrivent à destination étant avariés, la présomption de faute existe toujours contre le messagiste (2), et le voiturier ne peut obliger l'expéditeur à s'adresser à l'auteur des dommages.

Suivant l'article 106 du Code de commerce les avaries doivent être établies d'après certaines règles; ainsi l'expertise exigée par l'article 106 du Code de commerce ne saurait être remplacée péremptoirement par des certificats émanant de témoins appelés à la réception des marchandises. Nous examinerons sur ce point la doctrine et la jurisprudence en traitant *infrà*, du Destinataire.

Si l'avarie était très-considérable, et que les objets fussent impropres à l'usage auquel ils étaient destinés, le destinataire aurait le droit d'obliger l'entrepreneur de transport à garder ce qui reste des objets transportés ; mais, en principe, le laissé pour compte dont nous

---

(1) Dalloz, n° 352.
(2) Sourdat, t. II, n° 995.

parlerons ultérieurement (voyez du laissé pour compte par suite de retard) ne doit pas le plus souvent être admis (1).

209. Les messageries qui déterminent d'avance le prix qu'elles rembourseront en cas de perte n'établissent pas, dans leurs bulletins, un contrat parfait entre elles et l'expéditeur. Ces bulletins, en effet, manquent de la condition de formalité du double qui peut établir un lien de droit entre les parties (2). Sous un autre rapport, M. Dalloz (n° 410) explique avec soin les raisons fiscales qui, autrefois, alors que les messageries appartenaient au domaine du roi ou étaient en régie nationale, limitaient la perte à 150 francs. Avec la disparition des priviléges a dû cesser l'effet de ces dispositions législatives pour faire place au droit commun. Suivant ce droit, l'indemnité doit être de la valeur de l'objet perdu suivant les règles posées ci-dessus (3).

---

(1) Goujet et Merger, n° 67 ; Dalloz, n° 350.

Lorsque nonobstant l'avarie qu'ont éprouvée des marchandises dans le transport, elles sont encore susceptibles d'être mises dans le commerce, le propriétaire ne peut refuser de les recevoir, et les laisser au compte du voiturier. Il a seulement droit à une indemnité proportionnée aux dommages. (Metz, 18 janvier 1815 ; S. 19-2-78 ; voyez les autres décisions citées *infrà* au paragraphe du laissé pour compte pour cause de retard.) Voy. p. 112, 113, 176 et suiv.

(2) Sourdat, t. II, n°s 1005, 1010 ; Goujet et Merger, n° 65.

(3) Voy. encore Dalloz, n°s 411, 412, 431 ; Merlin, *Répert.*, v^{is} *Voiturier et Messageries*, § 2 ; Duvergier, *du Louage*, t. II, n° 324.

Les entrepreneurs de transports, tels que les Compagnies de chemins de fer, responsables des objets à eux confiés, ne peuvent, pour limiter l'étendue de leur responsabilité, se prévaloir de ce que les bulletins délivrés aux voyageurs porteraient qu'en cas de perte

A un autre point de vue, le messagiste, obligé d'apporter tous ses soins à la conservation de la chose, ne peut s'affranchir de ses fautes. Si donc la limite de 150 fr. était acceptée, ce serait indirectement consacrer cette faculté. (*Vide suprà*, p. 70.)

En résumé, comme on l'a vu, la question la plus importante traitée dans ce paragraphe est celle de savoir si, lorsque le voyageur ou l'expéditeur ne déclarent pas la valeur exacte des objets à transporter, l'administration de transports doit en être tenue; il nous semble qu'en l'absence d'une loi précise en pareille matière il est nécessaire de poser des règles.

Si la remise a eu lieu par le fait du voyageur, il faut ap-

---

des objets, il ne serait payé qu'une somme fixe et déterminée [1]. La responsabilité s'étend à la valeur entière des objets perdus. (Trib. civ. de Tours, 23 novembre 1847 ; S. V., 48-2-15 ; voy. aussi Pardessus, n° 553 ; Devilleneuve et Massé, v° *Voitures publiques*, n° 8; Van-Huffel, n° 13; Goujet et Merger, v° *Transports* (entreprise de), n° 63; voyez aussi Douai, 1er mai 1847; S. V., 47-2-207; Cass., req., 18 juin 1833; D. P., 33; Rouen, 2 fructidor an XIII ; Paris, 1er germinal an XIII; D. A., 2-771 ; Rouen, 20 février 1816; D. A., 2-772.)

L'indemnité due au destinataire par le commissionnaire, dans le cas où les marchandises ont été avariées dans le transport, ne doit consister que dans la différence existant entre la valeur des marchandises au moment de leur réception par le destinataire, et celle portée au prix d'achat par les factures. (Bordeaux, 22 juillet 1835 ; D. P., 36-2-59.)

[1] La loi du 24 juillet 1793 répétait en même temps les dispositions du règlement du Châtelet relativement à l'indemnité de 150 livres. (Dalloz, p. 430.)

précier sa situation particulière. Le voyageur appartient-il à une maison de commerce? Fait-il un voyage dans un but spécial? Il a pu être détenteur de valeurs importantes.

Si, au contraire, le voyageur n'est pas dans ces conditions, la présomption est moins grande.

S'agit-il, au contraire, d'un colis que n'accompagne pas le voyageur, et qui est confié à une administration, nous admettrons alors que la responsabilité de l'entreprise est plus grande, si la déclaration de la valeur n'a pas été exigée.

On peut, en effet, dans ce cas, expédier des objets qui ont le plus souvent une valeur plus importante que lorsque le voyageur s'en fait suivre. Ce mode de transport est nécessaire pour le commerce qui s'étend sur une vaste échelle.

Qu'une administration soigneuse de ses intérêts exige donc toujours, dans ce cas, la déclaration de valeur par l'expéditeur et alors elle connaîtra parfaitement le risque qu'elle a assumé sur elle et le prix qu'elle doit exiger pour sa responsabilité. Quant aux effets des voyageurs, suivant les cas posés plus haut, la déclaration peut sans doute avoir une grande utilité, mais elle n'est pas réclamée par les mêmes exigences.

Si le conducteur, dans ses rapports avec les messageries, égare des objets à lui confiés, il n'est soumis qu'à la pénalité stipulée par les règlements intérieurs de l'administration, alors surtout que celle-ci a omis de signaler l'importance des objets au conducteur (1). (V. *suprà*, p. 144.)

---

(1) Dalloz, n° 433.

Une entreprise de messageries doit restituer le cautionnement

210. Le voiturier doit nécessairement remettre les marchandises transportées au destinataire; il est responsable s'il remet les objets à toute autre personne (1).

Le voiturier n'a pas le droit de contester, à l'encontre du destinataire, la qualité de propriétaire (2).

Mais comme nous l'avons exprimé déjà, page 50 et suivantes, il faut que celui qui réclame ait un intérêt direct. C'est pourquoi nous avons, *loco citato*, fait ressortir la portée de l'article 100 du Code de commerce qui détermine nettement les droits de l'acheteur et du vendeur, ou, en d'autres termes, de l'expéditeur et du destinataire sous le rapport de la marchandise expédiée.

Si on ne trouve pas le destinataire, on doit, après perquisition, déposer les marchandises dans le lieu désigné par le président du tribunal de commerce (3). (*Vide suprà*, p. 57, et *infrà*, paragraphe du *Destinataire.*)

211. Si l'entrepreneur de transport est exposé à des pertes ou à des avaries, il lui importe de chercher dans

---

déduction faite, toutefois, de ce qui lui est dû. (Lyon, 5 mars 1857; *Droit*, 4 août 1857.)

(1) Dalloz, n°s 357, 358; Goujet et Merger, n° 33.

(2) Devilleneuve et Massé, n° 8; Pardessus, t. II, n° 541.

(3) Pardessus, *ibidem*; voyez, au surplus, le décret du 13 août 1810, qui a déterminé les obligations du commissionnaire de transport, lorsque les objets qui leur ont été confiés n'ont pas été réclamés par le destinataire.

Nous citerons *infrà*, paragraphe du Destinataire et des Fins de non-recevoir, ce décret.

l'assurance le moyen de mettre sa responsabilité à couvert, notamment contre l'incendie lorsque le cas fortuit n'est pas établi (1).

En lisant les polices d'assurances, spécialement rédigées pour ce risque, on peut se convaincre qu'elles renferment

---

(1) Voici la police spéciale à ce risque :

Cette formule est générale. Elle est cependant accompagnée parfois, et de la part des Compagnies, de modifications qui en restreignent la portée. La formule que nous citons est aussi étendue que possible.

ARTICLE PREMIER. — La Compagnie.... assure contre l'incendie, lors même que l'incendie est causé par le feu du Ciel, toutes les marchandises à expédier par M..... en roulage ordinaire ou général, pendant la durée de la présente police, aux clauses et conditions qui vont suivre, pour toutes destinations de France, mais pas au delà du territoire français.

ART. 2. — M..... déclare expédier dans le courant de l'année un nombre de. . . . .
. . . .
d'où il résulte pour la Compagnie un risque continuel ou journalier de. . . . .

Les marchandises expédiées pourront être divisées en autant de voitures ou chargements que la nature des affaires de l'assuré comportera ; mais la Compagnie ne pourra jamais être tenue de rembourser, en cas de sinistre, au delà d'une somme de. . . . .
. . . . au maximum, par chaque chargement, quel que soit d'ailleurs le nombre de voitures ou chargements expédiés dans le courant d'une année et la valeur des marchandises, sans avoir égard au poids, dont la fixation ne sert qu'à établir la valeur à assurer et les primes à payer.

Ces évaluations sont faites de bonne foi et basées sur la moyenne

les dispositions les plus larges pour garantir les effets transportés.

Cependant, on ne doit pas oublier qu'il s'agit d'assurance, c'est-à-dire d'un contrat de droit étroit, d'un risque dont l'*alea* ne doit pas être dénaturé.

---

de l'importance des opérations de l'assuré ; la Compagnie le reconnaît, et renonce à cet égard aux dispositions de l'article 348 du Code de commerce.

Dans les marchandises assurées par la présente police se trouvent comprises celles expédiées en rhabillage, c'est-à-dire celles envoyées par portions quelconques de chargement, en ordinaire ou en accéléré, chez les confrères, et celles qui, parties par le roulage ordinaire, se trouveraient déversées en route sur les voitures en accéléré, ou *vice versâ*, et même celles consignées à d'autres commissionnaires pour être transportées au lieu de leur destination définitive.

Art. 3. — A la fin de chaque année, il sera fait, à la diligence de la Compagnie, une vérification sur les registres de l'assuré, pour constater si l'importance de ses expéditions s'est accrue ou diminuée, et selon qu'il y aura eu, comparativement à la police, augmentation ou diminution dans la quantité de marchandises expédiées, il sera fait compte entre les parties pour la différence. L'importance des opérations sera calculée sur le nombre de kilos expédiés dans le courant de l'année, comme il est dit en l'article 2, et les registres de l'assuré seront communiqués à la Compagnie sans déplacement.

Art. 4. — L'assurance résultant de la présente police comprend généralement toutes les marchandises à expédier par l'assuré, à quelque titre et à quelque destination que ce soit sur le territoire français ; mais les marchandises expédiées ne seront couvertes par l'assurance qu'autant qu'elles auront été, lors de leur expédition,

Or, à ce point de vue, l'assuré doit se conformer avec soin aux diverses clauses de la police dans tout leur ensemble.

L'infraction aux règles prescrites peut entraîner la déchéance, et il ne suffit pas d'alléguer la bonne foi pour s'y soustraire.

---

portées par ordre de date et d'enregistrement, sur les registres tenus par l'assuré et désignés à la Compagnie.

Et dans le cas où l'assuré établira de nouveaux registres, soit en service ordinaire, soit pour des services spéciaux ou accélérés, il devra en faire la déclaration à la Compagnie, qui comprendra ces nouveaux registres dans l'assurance résultant de la présente police; ou en fera l'objet d'une police spéciale, à la volonté de l'assuré.

Art. 5. — L'assurance comprend toutes espèces de marchandises, denrées et objets quelconques, y compris les tulles, dentelles, cachemires, argenterie, tableaux, statues, et en général tous les objets rares ou précieux, lors même que ces objets ne seraient pas spécialement désignés dans la présente. Mais sont toujours exceptés de l'assurance les diamants, pierreries et perles fines, titres de toute nature, valeurs de portefeuille, les lingots et les monnaies d'or et d'argent et la poudre à tirer.

Art. 6 — La Compagnie garantit les marchandises expédiées, dès l'instant qu'étant sorties de l'établissement de l'assuré, elles sont sur la voie publique, jusqu'au moment de leur arrivée à destination, quand bien même elles stationneraient temporairement dans des magasins, cours, gares ou stations intermédiaires, entre le point de départ et le point d'arrivée. Elle les garantit également, soit qu'elles sortent des magasins de l'assuré par chargements complets pour être expédiées directement, soit qu'elles sortent desdits magasins par rhabillage ou portions de chargements sur toute espèce

Sans doute, comme nous l'avons si souvent écrit, la bonne foi est l'âme de tous les contrats, et elle doit être le guide constant de l'assureur. Mais, serait-il juste de dire que l'assureur manque de bonne foi, parce qu'il refuse de payer une indemnité?

---

de voitures, chariots, charrettes, camions, haquets et véhicules quelconques, appartenant ou non à l'assuré, pour être conduites en charge chez d'autres personnes.

Art. 7. — L'assurance suivra lesdites marchandises, lors même que durant leur parcours elles seraient placées avec ou sans véhicules, en vrac ou autrement, suivant la disposition des lieux et des circonstances, soit à bord de bacs et bateaux sur rivières et canaux, soit sur les voies des chemins de fer, soit sur toute autre voiture en route, sans qu'aucune de ces circonstances, ni le plus ou moins de rapidité du parcours, puisse donner lieu à aucune modification de la prime ou des conditions de la présente police.

Art. 8. — La Compagnie garantit non-seulement la valeur des marchandises détruites ou détériorées par l'incendie, mais encore les pertes occasionnées pour en arrêter les progrès.

La Compagnie garantit également le remboursement des sommes que l'administration des douanes pourrait, en vertu des clauses d'acquit-à-caution, exiger pour les marchandises de transit, tant non prohibées que prohibées à l'entrée[1], qui auraient brûlé, mais sans que, dans aucun cas, la Compagnie puisse être tenue à rembourser au delà du maximum fixé sur un seul et même chargement.

Art. 9. — La Compagnie répond des dommages, avaries ou pertes que pourraient occasionner sur les chargements les acides et

[1] Une pareille clause ne pourrait évidemment donner lieu à une action en justice.

Pour le décider ainsi, il faudrait préalablement constater que l'exception soulevée par l'assureur est une exception injuste. Or, évidemment, il ne pourra être jugé ainsi, lorsque l'assureur excipe de la violation d'une des clauses nécessaires du contrat.

---

eaux-fortes, mais à la condition que ces objets seront toujours placés isolément des autres parties du chargement, ainsi qu'il est d'usage. .

Art. 10. — La Compagnie ne répond pas de l'incendie qui pourrait résulter du transport et de l'explosion de la poudre à tirer; mais dans le cas où il aurait existé dans l'un des colis composant le chargement, quelque partie de poudre à tirer qui ferait explosion par suite d'un incendie produit sur le chargement par toute autre cause, la Compagnie renonce à se prévaloir de cette circonstance pour refuser le paiement du sinistre.

Art. 11. — Dans tous les cas, il est entendu que les marchandises expédiées ne sont garanties par la Compagnie que pour le cas où le commissionnaire chargeur est responsable vis-à-vis des expéditeurs de la perte survenue par suite d'incendie[1].

Art. 12. — La Compagnie n'est engagée que par ses polices d'assurances signées par les deux parties contractantes; elles n'ont d'effet que le lendemain de leur date, à midi.

Art. 13. — Les primes d'assurances sont payées d'avance et comptant au domicile de la Compagnie. La première année se paie en souscrivant la police; le paiement des années suivantes a lieu, pour tout délai, dans la quinzaine qui suit l'échéance.

Art. 14. — A défaut du paiement de la prime dans les délais ci-

[1] Ainsi, suivant la formule que nous transcrivons, l'assurance n'est pas souscrite *pour compte de qui il appartiendra*, formule qui a pour effet d'attribuer à un tiers le bénéfice de l'assurance, malgré le cas fortuit, si d'ailleurs les conditions de la police ont été remplies.

L'entrepreneur de transport doit donc, quand il se fait assurer, apprécier avec soin toutes les conditions de la police et ne pas s'en écarter.

---

dessus fixés, par le seul fait du non-paiement et sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure, l'assurance est suspendue, et l'assuré n'a droit, en cas d'incendie à aucune indemnité : du moment où la prime est payée, l'assurance reprend son cours.

A défaut de paiement, la Compagnie peut, à son choix, résilier la police par une simple notification, ou la maintenir et en poursuivre l'exécution.

Le paiement des primes arriérées se poursuit par les voies de droit, et tous les frais et débours, même ceux de timbre, d'amende et d'enregistrement, sont à la charge de l'assuré[1].

ART. 15. — En cas de cessation, suspension ou résiliation de police, pour quelque cause que ce soit, les primes payées par anticipation, même sous escompte, et celles échues, demeurent acquises à la Compagnie.

ART. 16. — En cas de mutation par décès, vente d'établissement, changement de raison sociale, ou autrement, la déclaration doit en être faite immédiatement à la Compagnie, et l'assuré ou ses ayant cause seront tenus, sous leur responsabilité personnelle, de faire continuer le présent contrat par le nouveau propriétaire[2].

ART. 17. — En cas d'incendie, il sera, aux soins et diligence de l'assuré ou de ses ayant cause, ou des autorités locales, dressé, le plus tôt possible, procès-verbal de la déclaration d'incendie, auquel seront annexées les lettres de voiture en original ou leur copie, si faire se peut[3].

ART. 18. — L'assuré est obligé de prévenir la Compagnie immé-

[1] Voy. *Dictionnaire des Assurances*, v° Prime non payée.
[2] Voy. *Dictionnaire des Assurances*, v° Qualité.
[3] Voy. *Dictionnaire des Assurances*, v° Sauvetage.

Payer, au surplus, la prime en temps utile, ne pas occasionner le sinistre par une faute lourde, travailler, en cas de perte, au sauvetage, agir, en un mot, en toutes circonstances, comme si l'on était son propre assureur; tels sont les principaux devoirs du commissionnaire qui veut

---

diatement après qu'il aura eu connaissance du sinistre, de donner une note, aussi détaillée que possible, des marchandises atteintes par le feu, en indiquant le nom et l'adresse des propriétaires ou expéditeurs, et de remettre les lettres de voiture originales ou copie de ces lettres certifiée conforme aux registres.

Il devra, en outre, fournir à la Compagnie tous autres documents à mesure qu'il pourra se les procurer.

Il adressera à la Compagnie les demandes qui seront faites par les envoyeurs pour la perte éprouvée par suite de l'incendie.

ART. 19. — L'assuré est autorisé à faire procéder à l'enlèvement des objets mobiliers, matières, denrées, marchandises et objets quelconques sur lesquels porte le sinistre; la Compagnie lui tient compte des frais d'enlèvement. Elle tient compte également des frais de transport des marchandises depuis le point de départ jusqu'au lieu du sinistre [1].

ART. 20. — Les désignations et évaluations contenues dans la police ne peuvent être opposées comme une preuve de l'existence et de la valeur des objets assurés au moment de l'incendie; l'assuré est tenu d'en justifier par tous les moyens en son pouvoir.

Il est également tenu de justifier de la réalité et de la valeur du dommage, l'assurance ne pouvant jamais être pour lui une cause de bénéfice.

ART. 21. — La reconnaissance et l'estimation des dommages

[1] L'article 347 du Code de commerce est évidemment en opposition avec cette clause du contrat.

se mettre à l'abri de la responsabilité que les tiers pourraient faire retomber sur lui pour perte de la chose transportée.

La police d'assurance est le plus souvent acceptée par

---

sont faites, de gré à gré, par deux experts choisis par les parties; lesquels s'adjoignent, s'il y a lieu, un tiers expert.

Les deux parties peuvent exiger respectivement que le tiers expert soit choisi hors du lieu où réside l'assuré.

ART. 22. — Les matières, denrées et marchandises incendiées seront payées d'après les factures authentiques, lors de l'expédition, pourvu toutefois que leur valeur se trouve d'accord avec le cours du jour où l'incendie a eu lieu, à moins que le commissionnaire expéditeur ne soit tenu en vertu d'un jugement à rembourser le prix porté auxdites factures, auquel cas la Compagnie se met en son lieu et place.

ART. 23. — Le commissionnaire expéditeur ne peut faire le délaissement des objets assurés ; il renonce à cet égard à l'article 369 du Code de commerce, à moins qu'il n'y soit tenu en vertu d'un jugement [1], auquel cas la Compagnie se met en son lieu et place.

ART. 24. —La somme à laquelle le dommage est fixé est payée au comptant.

ART. 25. — Après chaque sinistre, et quelle que soit l'importance des dommages, la Compagnie se réserve le droit de résilier la police, en tout ou en partie, par une simple notification.

ART. 26. — La Compagnie, par le seul fait de la présente police, et sans qu'il soit besoin d'aucune autre cession, transport, titre ou mandat, est subrogée sans garantie, à dater du lendemain de sa date à midi, à tous les droits, recours et actions que l'assuré pourrait avoir à exercer pour cause d'incendie; toutefois, la Compagnie

[1] Ce cas se présente lorsque l'expéditeur ou le destinataire oppose au commissionnaire le *laissé pour compte*.

l'assureur, avec cette formule pour *compte de qui il appartiendra;* alors le tiers assuré peut, sans doute, réclamer le bénéfice du contrat, mais, toutefois, dans le cas seulement où le commissionnaire, qui a traité avec l'assureur, n'a commis aucune faute. En effet, l'assureur a le droit d'opposer, à celui qui a fait assurer, la violation des clauses stipulées, et qui sont constitutives du contrat d'assu-

---

renonce auxdits recours et actions contre les voituriers, relayeurs et conducteurs de voitures appartenant à l'établissement de l'assuré, sauf les cas de malveillance[1].

Art. 27. — Toutes contestations entre l'assuré et la Compagnie, autres que celles prévues par l'article 44 ci-dessus, sont jugées par trois arbitres choisis, l'un par l'assuré, l'autre par la Compagnie, et le troisième par les deux arbitres réunis[2]. Faute par l'une des parties de nommer son arbitre, ou par les arbitres, de s'accorder sur le choix du troisième arbitre, il est nommé d'office, dans la ville où il existe un tribunal de commerce, par le président de ce tribunal, et dans celles où il n'en existe pas, par le président du tribunal civil.

Les arbitres sont dispensés de toutes formalités judiciaires; les frais d'arbitrage sont supportés par moitié entre la Compagnie et l'assuré.

Dans le chapitre spécial aux Chemins de fer nous aurons l'occasion de parler de diverses espèces jugées par les tribunaux, au point de vue de l'assurance.

[1] Ainsi, la Compagnie ne garde son recours que contre les tiers étrangers à l'administration de transports, sauf le cas de malveillance. (Voy. Lebir, 1854, p. 14.)

[2] On sait que cette clause compromissoire est réputée nulle par la jurisprudence, art. 1006 du Code de procédure civile.

rance. C'est ce qu'enseignent la doctrine et la jurisprudence (1).

Une Compagnie d'assurances, à Paris, assure spécialement contre les risques de transport, notamment par les

(1) Trib. de comm. de Marseille, 20 mars 1830; *Dictionnaire* d'Armand Dalloz jeune, v° *Assurances maritimes*, n° 597; idem, 13 août 1824; Dalloz, *loco citato*, n° 596; Aix, 17 juillet 1829; *Dictionnaire* de Dalloz aîné, édit. 1850, v° *Droit maritime*, n° 1440; voy. encore l'arrêt de cassation du 8 mai 1844, cité au même ouvrage, v° *Droit maritime*, sous le même numéro *in fine*; l'arrêt de la Cour d'Aix, du 7 janvier 1823, S. V. 23-2-258; les jugements des tribunaux de commerce de Marseille; *J. M.*, t. III, p. 33, et t. V, p. 33, indiqués dans Pouget, *Principes de Droit maritime*, t. II, p. 46. Voyez aussi, implicitement, l'arrêt de cassation du 7 décembre 1824; même ouvrage, t. II, p. 77.

En ce qui touche le droit de l'assureur de contraindre directement le commissionnaire, la jurisprudence est constante. Or, ce fait implique nécessairement le droit d'opposer au commissionnaire toutes exceptions.

Quant à la doctrine elle est loin d'être contraire aux principes énoncés ci-dessus. Tous les auteurs déclarent que le commissionnaire est tenu envers l'assureur, comme l'assureur est tenu envers lui; que dès lors le commissionnaire a toutes les obligations de l'assuré. (Voyez, en effet, Boulay-Paty, sur Emérigon, t. I, p. 141, § 3, et Dr. ma. t. III, p. 3 et 511; Vincens, t. III, p. 348; Favard, v° *Assurances*, § 5, n° 3; Pouget, *Principes de Droit maritime*, t. II, p. 45-192-200-206; Alauzet, t. I, p. 415; Boudousquié, p. 127; Persil, p. 176; Quenault, p. 258; Grün et Joliat, p. 100.)

MM. Delamare et Lepoitvin, t. II, p. 237 et 513, comme dernière raison des rapports des tiers et du commissionnaire, déclarent que la compensation peut exister entre eux. Tout est dit par là car la compensation est la plus radicale des exceptions, et elle tire sa

chemins de fer, ces risques sont autres que ceux de l'incendie. Nous citerons les conditions de cette assurance dans le chapitre spécial aux Chemins de fer.

---

force de ce que deux individus sont seuls en présence, le commissionnaire et le tiers traitant avec lui.

L'assureur ne traite donc qu'avec le commissionnaire, et s'il peut le contraindre pour la prime, il a le droit aussi de lui opposer toutes les exceptions nées du contrat.

Si donc celui qui fait assurer est en faute, il n'y a plus qu'un mandataire qui a pu être chargé de réaliser une assurance, mais qu'il a viciée par son fait et qui, à ce titre, est responsable. (Voyez, de ce chef, la décision rapportée au *Journal de Marseille*, année 1854, IIe partie, p. 149.)

Il a été aussi jugé qu'en matière d'assurances maritimes, lorsqu'il s'agit d'assurance sur facultés faite par un commissionnaire, il est de principe qu'à l'égard des assureurs le commettant et le commissionnaire se confondent, et que, par conséquent, ce que l'assuré commettant savait au moment du contrat est censé avoir été connu de l'assuré commissionnaire [1].

Par suite, si l'assurance a été faite en vertu d'une lettre du commettant arrivée par une voie autre que la poste, sans date certaine, et tardivement parvenue au commissionnaire, et s'il résulte des circonstances que le commettant présent au sinistre aurait pu en instruire à temps son commissionnaire, et contremander l'assurance, celle-ci doit être annulée pour cause de réticence.

[1] Conforme, trib. de comm. de Marseille, 13 août 1824 et 2 mars 1830; *J. M.*, 5-241 et t. XI, p. 212; voir *eodem*, t. XII, p. 103, 109; Paris, 29 avril 1830.

§ 12. — DU DÉLAI DANS LEQUEL DOIVENT ÊTRE TRANSPORTÉS LES OBJETS CONFIÉS AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT; LAISSÉ POUR COMPTE.

Sommaire.

212. L'entrepreneur de transport doit faire parvenir les objets à transporter dans le délai fixé par la convention; s'il ne remplit pas cette obligation, il doit une indemnité pour le dommage prévu; quand la doit-il pour le dommage imprévu?

213. Cas où le délai pour le transport a été fixé; retard ordinaire; retard extraordinaire: *quid,* si une partie des marchandises seulement est en retard? Opinion de M. Horson; cas fortuits dont se charge le voiturier; retard provenant de la fausse direction donnée aux marchandises; si le délai pour le transport n'a pas été déterminé, le juge appréciera néanmoins le dommage causé suivant que le retard est ordinaire ou extraordinaire; dommages-intérêts; baisse survenue dans les marchandises;

214. Du laissé pour compte. Résumé.

212. Nous avons vu que le commissionnaire était obligé à la conservation de la chose; que cette obligation s'étendait à la perte ou à la détérioration des objets. Le commissionnaire de transport est encore soumis à une autre obligation, il doit rendre, dans un certain délai, les marchandises qui lui ont été confiées (1).

Si l'inexécution de cette obligation entraîne un dommage, le dommage prévu par *le débiteur* est toujours dû; mais il n'en peut être ainsi du dommage imprévu.

Nous avons déjà cité les articles 1150 et 1302 du Code Napoléon en parlant de la perte, nous les rappelons ici, pour en faire l'application au retard.

Cependant les négociants semblent méconnaître les principes consignés dans la loi, et leur demande en dom-

---

(1) Goujet et Merger, n°s 26 et 43.

mages-intérêts est, le plus souvent, exagérée. Ils se fondent sur une vente qu'ils n'ont pu faire.

Sans doute on peut admettre qu'une vente non réalisée prive un négociant d'un bénéfice, mais il faut le réduire à sa juste valeur et ne pas oublier que presque toujours le bénéfice sera réalisé par la revente de la marchandise en possession de laquelle on rentre. (Voy. p. 192.)

Quant à la perte de clientèle qui est aussi invoquée comme point de départ des dommages réclamés, on comprend encore qu'un fait isolé ne peut nuire beaucoup à la solidité d'une clientèle. Il faudrait donc des fautes multipliées de la part d'une administration de transports, et à l'égard du même individu, pour qu'elles fussent une cause sérieuse de dommages à allouer de ce chef. Mais, dit-on, une vente non réalisée a fait perdre l'occasion d'un bénéfice sur lequel on comptait pour une échéance menaçante; ce bénéfice manquant, vous avez fait faillite; l'entrepreneur de transports sera-t-il responsable? Non, certes, c'est là un dommage imprévu.

Au contraire, vous donnez une traite de 200,000 fr. à recouvrer, et, par une cause imputable au commissionnaire de transports, elle n'est pas encaissée; vous n'avez pu remplir vos échéances, vous avez éprouvé un dommage; il vous est dû réparation, car si le dommage a pu ne pas être prévu, il a cependant le caractère d'une faute grave, le préjudice est immédiat, et il entraîne les conséquences d'une réparation proportionnée au dommage causé.

Sur ce point, comme on le voit, il y a une appréciation de fait à faire, et chaque fait indiquera une solution diffé-

rente. Voici, en effet, comment s'expriment à cet égard MM. Delamarre et Lepoitvin, t. II, p. 121 :

« Il est cependant des cas où la faute emporte obligation de réparer le préjudice indirect : c'est lorsqu'il résulte expressément ou tacitement du mandat ou des circonstances, que le commissionnaire a prévu ou dû prévoir ce préjudice. Il en serait ainsi, par exemple, si j'eusse écrit à Jacques : « Soyez ponctuel, car j'ai vendu (ou je compte vendre) à livrer. » Il devrait alors, outre les 12 pour 100 qu'il m'a fait perdre directement, les dommages-intérêts que mon acheteur a obtenus contre moi, sans rien devoir toutefois à raison de ma faillite, conséquence plus éloignée qu'il n'a pas dû prévoir (1).

« Il en serait de même si, après avoir commencé l'exécution de mon ordre qui était de m'expédier, à prix convenu, tels bois pour la réparation de mon navire *le Neptune*, Jacques m'écrivait qu'obligé de partir pour une affaire pressante, il ne pourra plus continuer ses envois. Jacques me devra d'abord, pour dommages-intérêts directs, la différence du prix des bois que j'ai été forcé d'acheter plus cher ; mais, comme je n'ai pu, malgré toute la diligence possible, me les procurer assez à temps pour que le navire fût livré, le jour convenu, à l'affréteur qui a fait résilier la charte-partie avec dommages-intérêts, Jacques m'en devra le remboursement ajouté au fret qu'il me fait perdre ; car, bien que je ne lui aie pas dit avoir frété *le Neptune*, il a dû prévoir, par la nature de l'affaire et par les circonstances,

---

(1) Voyez Dumoulin, *de eo quod interest*, n° 65.

que j'avais l'intention ou de le louer ou de m'en servir moi-même, n'étant pas naturel qu'on fasse réparer un navire pour le laisser dans le port, et n'en tirer que du dommage. »

213. Sous le bénéfice des observations que nous venons de faire, et afin de déterminer d'une manière précise quelle est l'étendue de la responsabilité du commissionnaire relativement au retard, il faut avoir soin aussi d'examiner si un délai a été stipulé entre les parties ou s'il ne l'a pas été.

Dans le cas où le délai a été fixé entre les parties, le moindre retard donne lieu à une action en dommages-intérêts (1).

Nous n'entendons cependant parler ici que du retard ordinaire prévu par la lettre de voiture, et pour lequel, le plus souvent il est fait, suivant les usages, retenue du tiers ou du quart du prix du transport. Lorsque les retards sont extraordinaires, et dépassent le délai que les parties ont dû avoir en vue, ils donnent lieu à une responsabilité beaucoup plus étendue qui doit représenter le dommage souffert (2).

Le retard extraordinaire, à moins qu'il soit occasionné par cas fortuit, constitue en effet la faute lourde.

M. Persil (p. 204) pense que si le voiturier a remis une partie des marchandises en temps utile, la pénalité, en cas de retard ordinaire, portée dans la lettre de voiture, n'en est pas moins applicable. Quelques auteurs enseignent, au contraire, que la pénalité n'est proportionnée qu'à la partie

---

(1) Goujet et Merger, n° 46; Persil, p. 111, 112.

(2) Goujet et Merger, n°s 52 et 53; Dalloz, n° 362.

des objets non remis, si ceux dont remise a été faite pouvaient être employés (1). (Trib. de comm. de la Seine, 30 octobre 1856; Teulet et Camberlin, 5-103.)

Ainsi, il en serait autrement, dit avec raison M. Horson (question 37), si on ne pouvait utiliser la portion des marchandises livrées. M. Dalloz (n° 366) se prononce dans le même sens (2).

La rigueur de la saison, quand elle n'est pas excessive, est un cas fortuit dont se charge le commissionnaire (3).

Le commissionnaire est aussi responsable du retard occasionné par la fausse direction qu'il a donnée à la marchandise (4).

Lorsque aucun délai n'a été stipulé pour le transport, les juges, avant de prononcer sur l'étendue des dommages-intérêts, doivent rechercher quel est le temps dans lequel pouvait s'effectuer le transport de la chose (5).

---

(1) Goujet et Merger, n° 51.

(2) Lorsqu'il a été stipulé qu'au cas de retard dans l'arrivée de la marchandise, le destinataire retiendrait, à titre d'indemnité, une fraction du prix de voiture, cette indemnité doit être calculée sur la totalité du prix de voiture, et non pas seulement sur la portion de ce prix correspondante à la partie de voyage pendant laquelle a eu lieu le retard. (Bordeaux, 26 avril 1849; S. V., 50-2-407.) Mais jugé que si une partie seulement des marchandises est livrée en temps utile, il n'y a en général lieu à diminution de prix de voiture que pour la portion des marchandises remise tardivement. (Trib. de comm. de la Seine, 16 janvier 1828; Goujet et Merger, p. 198.)

(3) Goujet et Merger, n° 1; Dalloz, n° 377.

(4) Goujet et Merger, n° 60.

(5) Le seul fait de la remise des marchandises à un entrepreneur

A ce point de vue le retard peut être ordinaire ou extraordinaire. Dans le premier cas, quel serait le motif de la plainte de l'expéditeur ou du destinataire? Puisqu'on n'avait fixé aucun délai, on était censé se confier au commissionnaire et subir même le retard ordinaire mais d'un à quatre jours, par exemple, ou d'un temps plus long suivant la nature de l'expédition (1).

Dans le second cas, au contraire, l'expéditeur n'a pu prévoir le retard dont il souffre, et il lui est dû les dommages-intérêts suivant le préjudice dont il justifie, car il y a faute de la part du commissionnaire si aucun cas fortuit n'est prouvé (2).

---

de messageries, qui se charge de les transporter dans un lieu désigné, suffit pour le constituer dans l'obligation de faire arriver ces marchandises à leur destination, dans le délai ordinaire que mettent les messageries pour y parvenir. Une lettre de voiture n'est pas nécessaire pour la perfection du contrat, qui se forme alors entre l'expéditeur et l'entrepreneur de transports. (Nîmes, 11 août 1831 ; S. V., 35-1-817 ; *Sic.*, Pardessus, n° 539 ; trib. de comm. de la Seine, 2 janvier 1856 ; Teulet et Camberlin, 5-189.)

(1) Lorsqu'aucun délai n'a été fixé pour le transport des effets, le commissionnaire n'en est pas moins passible de dommages-intérêts, s'il est résulté de ce retard un préjudice pour le propriétaire. (Paris, 9 fructidor an XIII ; 5 mars 1812 ; Cass., 26 août 1812 ; Goujet et Merger, p. 199.)

(2) Persil p. 109, 110, 111, 112 ; Gouj. et Merg., n°s 58, 59 ; Dalloz, n° 367. Voici un cas particulier où il y a faute dans le sens contraire.

Le commissionnaire chargé du transport d'une marchandise, qui la fait partir un jour et par un voiturier autres que ceux désignés dans la lettre de voiture, contrevient au contrat et se rend, par ce

Il peut aussi arriver que le commissionnaire, au lieu d'être coupable de retard, ait avancé le départ de la marchandise, dans ce cas il peut être responsable, voici les motifs consignés au jugement et à l'arrêt que nous rapportons (Bordeaux, 25 avril 1843), et qui déclarent l'absence de tout cas fortuit :

« Attendu que les parties diffèrent sur les conventions qui furent verbalement arrêtées au sujet de deux cents

---

seul fait, responsable de la perte des marchandises survenues dans le cours du voyage, et ce, quoique le départ, au lieu d'être retardé, eût été rapproché ; le commissionnaire ne saurait être excusé par l'usage où seraient des commissionnaires de transport de ne point se conformer à ces stipulations. (Bordeaux, 23 avril 1843 ; Lehir, 1843, p. 218. Voy. l'arrêt *suprà*, p. 171.)

Le voiturier qui a pris l'obligation de transporter des marchandises dans un délai déterminé, n'excède pas cette limite pourvu qu'il arrive à destination le jour de l'échéance avant minuit [1].

Il en est ainsi surtout lorsque la lettre de voiture n'indique pas l'heure à laquelle elle a été signée. (Trib. de comm. du Havre, 15 octobre 1844 ; Lehir, 1846, p. 91 ; voy. Lyon, 19 juin 1851 ; Lehir, 1852; 2e partie, p. 146, et la note.)

Le voiturier même qui a pris dans sa lettre de voiture l'obligation de remettre les marchandises à destination dans un délai déterminé, sous peine de réduction du tiers en cas de retard, n'est pas passible de cette diminution du prix du transport s'il justifie qu'il est arrivé avant l'expiration de l'échéance du délai et dans les conditions suivantes. Peu importe qu'il soit arrivé à une heure avancée de la nuit ; il peut, dans ce cas, ne remettre les marchandises que le lendemain matin, à l'heure où commencent les travaux. (Trib. de comm. du

[1] Il ne peut obliger le destinataire de recevoir les marchandises à une heure indue. (Voyez Lehir, 1852, 1re partie, p. 458.)

sacs de haricots énoncés dans la demande; que le tribunal placé entre des allégations contradictoires et également dénuées de preuves, doit s'en tenir aux stipulations de la lettre de voiture; que ce document établit que la marchandise expédiée par les sieurs Jeanneau et Carrière, devait partir de Bordeaux le 28 février dernier, sous la conduite du patron nommé Ferrier;

Havre, 17 juin 1843; Lehir, 1846, *Annales du Droit comm.*, p. 149.)

Le commissionnaire de transport n'est pas passible de la retenue du tiers du prix de la voiture, stipulé pour le cas de retard, lorsque le délai pour le transport des marchandises expirant un dimanche, il ne les a remises au destinataire que le lendemain. (C. com., 97 [1].)

Les dimanches étant en effet jours fériés pendant lesquels, à moins de circonstances exceptionnelles, les opérations commerciales sont suspendues, et le commissionnaire de roulage ne pouvant, d'après l'usage, contraindre le destinataire à recevoir ses marchandises un dimanche, on ne saurait admettre que celui-ci ait droit d'exiger la délivrance à pareil jour. (Trib. de comm. de Bordeaux, 13 septembre 1850; Lehir, 1851, p. 209; id. trib. de comm. de la Seine, 28 décembre 1854; Teulet et Camberlin, 4-149.)

Le délai pour la remise des colis transportés par le roulage doit se compter à partir du jour du départ, et non compris ce jour dans le nombre indiqué par la lettre de voiture; mais le jour d'arrivée est compris dans le délai imposé au voiturier. Ainsi le colis à remettre dans les neuf jours, à partir du 17, doit être remis le 26 au plus tard. (Trib. de comm. de la Seine, 1er octobre 1844; Lehir, 1845, p. 130.)

Au contraire, il a été jugé que le jour du chargement et celui du déchargement ne doivent pas être compris dans le nombre de jours

[1] Voyez, sur cette question, Lehir, 1852, 1re partie, p. 459.

« Qu'il est constant que les deux cents sacs de haricots sont partis de Bordeaux le 24 février, chargés dans un bateau conduit par un patron qui n'était pas le sieur Ferrier;

« Attendu que c'est vainement que la Compagnie s'est prévalue de ce qu'on ne serait pas dans l'usage de se conformer scrupuleusement aux stipulations des lettres de

---

fixés dans le contrat de voiture, lesquels doivent compter en entier dans le parcours du trajet. (Jugé seulement par le tribunal.)

Cette règle est opposable au commissionnaire de roulage qui reçoit la marchandise d'un premier commissionnaire pour la réexpédier au destinataire. (Jugé encore seulement par le tribunal.)

Au surplus, ce commissionnaire réexpéditeur ne serait pas fondé à se plaindre du retard, s'il n'avait subi aucune retenue de la part du destinataire définitif. (Lyon (4e ch.), 19 juin 1851; Lehir, 1852, p. 146; voyez la note *eodem*. Voyez aussi Goujet et Merger, p. 20; l'arrêt de Rennes, 27 juillet 1818, statuant pour le cas où il y a incertitude sur le jour de la remise de la marchandise; Bordeaux, 26 avril 1849; trib. de comm. de la Seine, 30 décembre 1852; Teulet et Camberlin, 2-93.)

Lorsque le retard dans l'arrivée des marchandises transportées a été occasionné par des circonstances indépendantes de la volonté du commissionnaire ou du voiturier, et sans qu'il y ait de leur part fraude, dol ou négligence, ils ne peuvent être condamnés à d'autres dommages-intérêts que ceux réglés par la lettre de voiture. (Montpellier, 27 août 1830; S. V., 31-2-99.)

Il suffit, en effet, de se rapporter à notre paragraphe sur les cas fortuits pour en apprécier la portée et les conséquences.

Nous ajouterons ici que le commissionnaire de roulage est responsable des dommages causés par le retard dans l'arrivée des marchandises qui lui sont confiées, si, au lieu de prendre la voie

voiture, en ce qui concerne le jour fixé pour le départ des marchandises et la désignation du patron auquel elles doivent être confiées ; que si un semblable usage existait, le tribunal, loin de l'approuver, ne peut s'empêcher de le blâmer hautement et de rappeler les commissionnaires des transports à la stricte exécution de leurs obligations ;

« Attendu que la Compagnie défenderesse, en enfreignant, dès l'origine, le contrat qui la liait envers les sieurs Jeanneau et Carrère, a commis une faute qui la rend responsable de la perte de la marchandise, quelle que soit la cause de cette perte ;

---

de terre, il a envoyé les marchandises par eau, quoique le retard soit provenu d'une crûe d'eau extraordinaire. (Ce n'est pas, en effet, le cas de l'article 1802 du Code Napoléon.)

Mais la responsabilité du commissionnaire peut être diminuée, si l'expéditeur a négligé de stipuler, dans la lettre de voiture, un délai pour l'arrivée dans un cas où le moindre retard pouvait apporter un préjudice notable à l'expédition.

En pareille circonstance, le commissionnaire peut être seulement condamné à tenir compte à l'expéditeur du retour de paiement des objets expédiés, des frais de magasinage, et du préjudice inhérent au défaut d'arrivée dans les délais ordinaires. (Lehir, 1843, p. 436 ; Trib. de comm. de la Seine, 3 août 1846.)

Le destinataire conserve son recours contre le commissionnaire de transports, à raison du retard dans l'arrivée de la marchandise, bien qu'il ait payé une partie du prix de la voiture, mais sous réserve expresse de tous ses droits et actions contre qui de droit. (Bordeaux, 26 avril 1849 ; S. V., 50-2-407.)

Nous retrouverons l'application de cette règle en commentant, *infrà*, l'article 105 du Code de commerce.

« Attendu, d'ailleurs, qu'il n'est point démontré que le naufrage du bateau porteur des haricots expédiés par Jeanneau et Carrère, soit le résultat de la force majeure ; attendu que lesdits Jeanneau et consorts, en recevant le prix de la marchandise, au cours du jour où ils l'ont expédiée, seront entièrement indemnisés du préjudice par eux souffert ; qu'il n'y a, par conséquent, pas lieu de s'occuper de leur demande en dommages et intérêts ;

« Par ces motifs, le tribunal, vu l'article 103 du Code de commerce, condamne la Compagnie riveraine à payer aux sieurs Jeanneau et consorts le prix des 200 hectolitres haricots, au cours régulièrement constaté du jour de leur expédition, et 300 fr. pour la valeur des deux cents sacs perdus avec la marchandise, le tout sous la déduction du montant de la voiture.

« Appel par la Compagnie riveraine. — Arrêt.

« La Cour ;

« Attendu que, suivant l'article 101 du Code de commerce, la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier ;

« Attendu que la Compagnie riveraine, qui s'était chargée du transport de la marchandise, a contrevenu aux obligations contenues dans la lettre de voiture, en changeant le jour fixé pour le départ et le batelier qui avait été désigné ;

« Attendu, au surplus, que la force majeure n'est nullement justifiée ;

« Met l'appel au néant. »

Nous avons fait connaître *in notis*, p. 171, quelques dé-

cisions de fait et de principe sur le nombre de jours accordés au commissionnaire pour la remise des marchandises.

Les dommages-intérêts dont le juge a le plus souvent à faire l'application, sont ceux qui résultent notamment de la baisse survenue depuis le jour où, suivant la convention, les marchandises auraient pu être livrées, jusqu'au jour de la livraison promise, demandée ou réelle (1).

214. On ne pourrait (nous l'avons dit, page 169), contraindre le commissionnaire de transport à garder pour son compte les marchandises en retard; il ne doit en général qu'une indemnité proportionnée au préjudice.

Cette doctrine a été consacrée par plusieurs décisions (2).

Cependant, si par l'effet du retard, les marchandises étaient devenues tout à fait inutiles, le laissé pour compte serait autorisé (3).

C'est ici le cas de faire connaître, en pareille matière, l'opinion d'un auteur qui fait autorité, M. Lehir (année 1849, 1-428), sur la question du laissé pour compte ou sur celles déjà examinées.

Voici cette opinion :

« Il est certain que la stipulation dans une lettre de voiture d'une réduction du prix de transport en cas de retard n'est présumée se rapporter qu'à un retard de peu de jours, qui ne causerait pas un préjudice notable au desti-

---

(1) Voy. Goujet et Merger, n 54; Delamarre et Lep. t. IV, p. 279.

(2) Trib. de comm. de la Seine, 6 juillet 1854.

(3) Devilleneuve et Massé, n° 57; Pardessus, t. II, n° 544; Persil, p. 165 et 201; Goujet et Merger, n° 57; Dalloz, n°s 363, 364.

nataire; et que le retard prolongé de façon à occasionner un préjudice plus grave, peut donner lieu à des dommages-intérêts plus considérables.

La stipulation d'une diminution dans le prix du transport pour cause de retard, n'est même censée faite que pour des retards ordinaires, indépendants des fautes du commissionnaire (1).

Si le retard a été extraordinaire, le propriétaire a droit à une indemnité proportionnée au dommage qu'il a éprouvé, (mêmes arrêts) : en conséquence il est fondé à exiger une somme égale à la différence existant entre le prix de facture et le cours des marchandises à l'arrivée ou du moins entre le cours de la marchandise au moment où elle aurait dû arriver et le cours au moment où elle est arrivée (2).

Cependant, si le retard dans l'arrivée ne peut être imputé qu'à la rigueur de la saison, le commissionnaire n'est passible d'autres dommages-intérêts que de ceux réglés par la lettre de voiture (3). (Voy. p. 169.)

En cas même de force majeure, il n'y aurait lieu à aucune indemnité pour cause de retard. (C. comm., 97 et 104.)

Si le destinataire n'a éprouvé aucun dommage du retard

---

(1) Cass., 6 décembre 1814; Metz, 16 février 1816; Rennes, 21 décembre 1824; Bordeaux, 4 mai 1848, Lehir 1849, 2, 136; Paris, 24 mai 1848, Lehir 1848, 2, 358; trib. comm., Seine, 12 novembre 1845, Lehir 1846, 2, 52.

(2) Pau, 25 février 1813; Bordeaux, 22 juillet 1835; Douai, 24 janvier 1857.

(3) Montpellier, 27 août 1830.

dans l'arrivée de la marchandise, quelque prolongé qu'ait été ce retard, il ne peut réclamer que l'indemnité ou la retenue stipulée dans la lettre de voiture; le juge ne saurait accorder réparation que d'un dommage qui aurait réellement existé; par la même raison, c'est au destinataire à prouver le dommage que lui a causé le retard, lorsqu'il prétend à une indemnité supérieure à la retenue stipulée dans la lettre de voiture.

Mais la marchandise ou les objets en retard peuvent-ils être, suivant les circonstances, laissés pour compte du commissionnaire? La négative a été en général adoptée, par le motif que les dommages-intérêts résultant de l'inexécution d'une convention consistent, d'après le droit commun, dans le paiement d'une somme d'argent proportionnée au préjudice souffert, et qu'aucune disposition spéciale n'autorise l'expéditeur ou le destinataire à laisser pour compte du commissionnaire la chose que celui-ci a été chargé de transporter, faute par lui d'en avoir opéré le transport de la manière et dans le délai convenus (1).

Cependant, si le destinataire se trouvait, à raison de retard, dans l'impossibilité de tirer aucun parti des marchandises, le commissionnaire pourrait être forcé de les garder pour son compte (2). (Voy. p. 169.)

La loi ne réglant pas le mode d'indemnité à fournir par

---

(1) Pau, 25 février 1813; Metz, 16 février 1816; Rennes, 21 décembre 1824; Bordeaux, 22 juillet 1835; Douai, 24 juin 1837.

(2) Pardessus, n° 544; Goujet et Merger, v° *Commissionnaire de transport*, 57; Paris, 24 mai 1848, Lehir 1848, 2, 358.

le commissionnaire, laisse aux tribunaux le soin de le déterminer d'après les circonstances, et les autorise, par conséquent, à condamner, s'il y a lieu, le commissionnaire à garder pour son compte la marchandise transportée, en payant la valeur (1). » Le même auteur ajoute, *loco citato* :

« A défaut de stipulation d'indemnité dans la lettre de voiture pour cause du retard, le commissionnaire ne serait passible que des suites d'un retard extraordinaire, et encore, le propriétaire des marchandises serait-il obligé de justifier du préjudice qu'il aurait éprouvé (2).

« La responsabilité du commissionnaire, en pareil cas, dépendrait de sa négligence et du préjudice que le retard aurait occasionné au destinataire des marchandises (3). »

Sur le laissé pour compte, voici un jugement du 13 janvier 1857, du tribunal de commerce de Colmar, et un arrêt de la même ville, du 8 avril 1857, qui pose les vrais principes, et que nous empruntons avec l'exposé des faits au recueil de M. de Neyremand, avocat à Colmar :

« Attendu, dit le tribunal, que deux colis de marchandises en retour ont été remis le 7 février 1853, par Tuvée et Ce au roulage des Messageries générales, qui à Charles Lair, qui à Bouillet et Ce, à destination de Deplace, Duplomb et Ce à Saint-Etienne, et que ces colis n'ont été présentés à ces derniers que le 7 mars suivant, soit quinze jours ou vingt jours plus tard que le délai d'usage, suivant

---

(1) Cass., 3 août 1835.

(2) Persil, p. 111 et 112.

(3) Paris, 9 fructidor an XIII et 5 mars 1812; Cass., 26 août 1812.

que l'on considérera que le transport a été prescrit par ordinaire ou par accéléré;

« Attendu que, sous prétexte de ce retard, Deplace, Duplomb et Ce ont refusé alors la marchandise qui, vendue six mois après pour compte de qui il appartiendra, aurait donné une perte de 7,953 fr. 30 c., formant, avec 4,577 fr. 05 c. produit net de la vente, 12,530 fr. 35 c., valeur primitive accusée de cette marchandise;

« Attendu que c'est cette perte ou différence que réclament aujourd'hui, à titre d'indemnité, Deplace, Duplomb et Ce;

« Attendu que le procès présente donc à juger si ces derniers étaient en droit, par le retard sus-énoncé, de refuser la marchandise, et si le préjudice qu'ils prétendent en avoir éprouvé est de la somme réclamée;

« Attendu que des débats et du rapport de l'arbitre, il résulte que la marchandise enfermée dans les deux caisses était une marchandise appartenant à Deplace, Duplomb et Ce, eux-mêmes, laissée pour compte, par Tuvée et Ce, dès le mois d'août et de septembre 1852, mise en vente et défraîchie en leurs magasins, et partant, considérablement dépréciée;

« Attendu qu'en cet état le droit de ces derniers était, non de refuser d'une manière absolue la marchandise et de la laisser, comme ils l'ont fait, en souffrance au roulage, mais de prendre, si bon leur semblait, avant de la recevoir, les précautions écrites dans l'art. 106 du C. de comm.;

Attendu que, par leur refus prolongé, ils ont eux-mêmes contribué à faire perdre de plus en plus son cachet de nou-

veauté à la marchandise; qu'il s'ensuit qu'ils doivent s'imputer l'aggravation même de la dépréciation dont ils se plaignent, et qu'ils sont mal venus maintenant à vouloir en rendre responsables les messagistes;

« Attendu toutefois qu'on ne peut méconnaître qu'il y ait eu de la part de ceux-ci, dans le cours du transport, une négligence qui a nui, dans une certaine mesure à Deplace, Duplomb et Ce, et qu'en conséquence, il y a lieu, d'après les éléments d'appréciation que possède le tribunal, de leur accorder pour réparation du tort résultant de leur négligence, une somme qu'il fixe à 300 fr. »

Ces espèces démontrent qu'il s'agit toujours d'une appréciation de fait qui influe sur l'indemnité à allouer; la citation d'un procès analogue à celui que nous venons de rapporter le prouvera. Voici, en effet, l'arrêt de Colmar, 8 avril 1857, que nous faisons précéder des faits :

« Sous la date du 28 avril 1856, le sieur William Iselin, commissionnaire de transport au Havre, recevait par le chemin de fer de l'Ouest deux ballots ne portant ni marque ni adresse. Ces colis anonymes avaient été relégués dans ses magasins, lorsqu'il fut avisé par les sieurs Schiffmann et Hahn, manufacturiers à Sainte-Marie-aux-Mines, de l'envoi de deux balles de tissus à expédier à MM. Chenal et Ce, établis à Greytown, dans la république de Nicaragua. Or ces marchandises étaient précisément celles qui lui avaient été remises par le chemin de l'Ouest et qu'il avait oubliées depuis deux mois dans ses magasins. Le commissionnaire au lieu d'expédier écrivit que la marchandise était encore chez lui; mais les sieurs Schiffmann et Hahn lui

répondirent que n'ayant eu aucune nouvelle de leur envoi, et croyant que les colis avaient été perdus par la Compagnie du chemin de l'Ouest, ils avaient assigné cette dernière devant le tribunal de commerce de Colmar. (11 novembre 1856, jugement qui ordonne la mise en cause du sieur Iselin.)

« 13 janvier 1857, jugement du tribunal de commerce qui, se basant sur les variations de la mode et sur la facilité qu'avait le sieur Iselin, commissionnaire de transport au Havre, de placer la marchandise, la laisse à son compte et le condamne à la payer au prix de facture.

Appel est émis de ce jugement par le sieur Iselin.

« Les variations de la mode, dit-on pour l'appelant, ne peuvent être sérieusement invoquées quand il s'agit de tissus à expédier dans le Nicaragua (Amérique centrale), pays inculte et sans industrie, république livrée à d'interminables dissensions, exclusives même des caprices et du despotisme de la mode qui sont les conséquences de ce qu'on est convenu d'appeler les progrès de la civilisation ; dans le Nicaragua, en fait de modes, il n'y a que les modes de gouvernement qui subissent de continuelles variations. Quant à la facilité qu'aurait le sieur Iselin de se débarrasser de la marchandise laissée à son compte, c'est là un motif déterminant de la décision des premiers juges qui dénote chez eux une ignorance complète des usages de la place du Havre, où les transactions ne portent que sur les matières premières et non sur les produits manufacturés. Par la décision des premiers juges, la position de l'appelant est donc doublement aggravée puisque, comme commis-

sionnaire, on lui inflige une industrie qui n'est pas la sienne, et qu'en second lieu on le condamne à garder une marchandise, qu'en sa qualité de commissionnaire au Havre, il ne pourra vendre. Et cependant, c'est par des motifs pareils que le tribunal recourt à la mesure la plus rigoureuse, au laissé pour compte, qui aurait pour le commissionnaire cette désastreuse conséquence de substituer à son industrie une foule d'autres industries, la vente des objets les plus divers, en un mot, de transformer ses magasins en de véritables bazars. Du reste, le jugement qui déclare le sieur Iselin propriétaire de la marchandise non expédiée, n'est pas seulement contraire à l'équité, puisque dans l'espèce, si les tissus avaient été expédiés de suite dans le Nicaragua, ils seraient tombés en plein dans la faillite des destinataires, mais encore est contraire à la loi. En effet, aux termes de l'article 1142 du Code Napoléon, toute inexécution de conventions se résout en des dommages-intérêts, dommages intérêts qui, d'après l'article 1150, ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat. Or la lettre de voiture, qui forme le contrat entre le destinataire et le commissionnaire, prévoit, article 102 du Code de commerce, l'indemnité pour cause de retard. Cette indemnité plus ou moins forte, selon le retard, est donc, en ce cas, le seul mode de réparation admis par la loi pour le préjudice causé par l'inexécution de la convention, c'est à-dire le non-envoi de la marchandise, et dans des réclamations de ce genre, les tribunaux de commerce ne peuvent se soustraire à l'empire des principes généraux en matière d'inexécution des obligations, et y substituer

une nature de réparation qu'ils ne reconnaissent point, le laissé pour compte. (Voyez dans ce sens, Dalloz, *Rép.*, v° *Commissionnaire de transport*, p. 107.)

Sur cette plaidoirie, la Cour (arrêt du 8 avril 1857), rendit l'arrêt suivant :

« Considérant que toute obligation de faire se résout, en cas d'inexécution, en dommages-intérêts, aux termes de l'article 1142 du Code Napoléon, et que ces dommages-intérêts doivent être en général de la perte qu'a faite et du gain dont a été privé celui envers lequel l'obligation n'a pas été remplie (Art. 1149 du Code Nap.) ;

« Considérant que le commissionnaire William Iselin n'ayant pas opéré le transport de la marchandise qui lui avait été confiée par Gustave Schiffmann et Hahn de Sainte-Marie, devait être condamné à des dommages-intérêts envers cette maison de commerce ;

« Considérant que le tribunal de commerce de Colmar, sans s'arrêter à l'offre que faisait le commissionnaire Iselin de restituer les marchandises à lui confiées, sans se préoccuper non plus du soin de liquider les dommages-intérêts dus à Schiffmann, d'après la base de l'article 1149 du Code Napoléon, a purement et simplement condamné le commissionnaire à garder la marchandise pour son compte, en en payant le prix ; que ce mode sommaire de procéder, admis dans le commerce sous le nom de *laissé pour compte*, s'il peut être toléré dans des cas tout-à-fait exceptionnels, n'était autorisé par rien dans l'espèce ; qu'on n'a pas prétendu que les marchandises eussent été avariées et réduites à un état tel qu'elles ne

pussent plus être vendues; que d'après leur nature, et surtout d'après le pays auquel elles étaient destinées, on ne saurait admettre que ces marchandises fussent tellement soumises au caprice de la mode qu'on ne pût plus trouver à les placer après certaine saison passée; qu'il n'y avait donc, dans l'espèce, qu'un retard coupable sans doute de la part du commissionnaire, qui engageait sa responsabilité, mais qui ne l'engageait que dans les limites ordinaires de la loi; responsabilité qui devait même être mitigée par cette circonstance, dont il est impossible de faire abstraction entière au procès, que la négligence du commissionnaire avait eu, dans l'espèce, ce résultat heureux pour l'expéditeur, de le garantir des embarras d'affaires, dans lesquels il est évident que se trouvent en ce moment Chenal et Ce, les destinataires de Greytown (Amérique-centrale);

« Considérant que sur tous les autres points du litige, le tribunal a fait une juste appréciation des droits des parties;

« Par ces motifs, statuant sur l'appel émis par William Iselin du jugement rendu entre les parties par le tribunal de commerce de Colmar, le 13 janvier dernier, et disant droit en partie à cet appel, sans s'arrêter à l'appel subsidiaire qui devient sans objet, donne acte audit Iselin des offres par lui faites et qu'il réitère, de rendre et restituer aux sieurs Schiffmann et Hahn de Sainte-Marie les marchandises dont s'agit au procès; sous le mérite de ces offres et moyennant le rétablissement à ses risques et périls, et dans le délai d'un mois à dater du présent arrêt, des

marchandises litigieuses dans les magasins de Schiffmann, à Sainte-Marie-aux-Mines, décharge Iselin de toute responsabilité à leur égard, le condamne même par corps, en raison du retard par lui apporté à l'expédition de ces marchandises, en 500 fr. de dommages-intérêts envers Schiffmann, si mieux n'aime ledit Iselin garder la marchandise pour son compte et en payer la valeur audit Schiffmann avec la somme de 1400 fr. 70 c. : option qu'il sera tenu de faire dans le même délai d'un mois à dater du présent arrêt ; dit que les frais d'appel, dont il sera fait une masse, se partageront par égale portion entre l'appelant Iselin et les intimés Schiffmann et Hahn ; ordonne que le jugement dont est appel sortira, pour le surplus, son plein et entier effet (1). »

Ainsi, par les principes énoncés dans l'arrêt de Col-

---

(1) Voy. dans ce sens Paris, 11 juillet 1835, D. P., 36-2-93 ; Douai, 24 juin 1837, P. 38, 1-130 ; Bordeaux, 11 août 1854, *Mémorial du commerce*, 1854, 2-568, et 19 mars 1855, *eodem*, 1855, 2-291 ; Aix, 3 février 1855, *eodem*, 1856, 2-73 ; Colmar, 13 janvier et 21 novembre 1854 ; *Adde* Dalloz, *Rép.*, nouvelle édition, v° *Commissionnaire de transport*, n°s 363 et 364 ; voy. aussi Metz, 16 février 1816 ; S., 19-2-68 ; Cass., rej., 6 décembre 1814 ; S., 15-1-177 ; Bordeaux, 4 mai 1848 ; S. V., 48-2-429 ; Rennes, 21 décembre 1824 ; *Sic*, Favard, v° *Voiturier*, § 1, n° 13 ; Troplong, du *Louage*, n° 910 ; *vide suprà*, p. 112, et *infrà*, p. 194.)

Il est vrai que le commissionnaire peut être forcé de garder pour son compte les marchandises achetées pour son commettant, lorsqu'elles ne sont pas de la qualité désignée par ce dernier. (Bordeaux, 3 fructidor an VIII ; D. A., 2-750 ; voy. Savary, *Parfait négociant*,

mar, les faits exercent une très-grande influence sur le droit. La Cour, dans l'espèce, et après avoir apprécié à son véritable point de vue la nature des marchandises, dont le laissé pour compte était demandé, ne veut pas même qu'on oublie que le commissionnaire, en n'accomplissant pas son mandat en temps utile, avait rendu un service aux sieurs Schiffmann et Hahn, puisque, si les marchandises étaient parties pour leur destination, elles se-

t. I, p. 567; Devilleneuve et Massé, v° *Commissionnaire*, n° 5, mais ce n'est pas ici l'espèce.)

Du reste, on verra *infrà*, dans quels cas le laissé pour compte, en cas de retard, doit être admis.

Nous indiquerons d'abord les décisions qui repoussent le laissé pour compte.

Le commissionnaire de roulage ne peut être contraint à garder pour son compte, et par suite de retard, les marchandises, du transport desquelles il s'était chargé. (Code de comm., art. 97; Pau, 25 février 1813.)

Cette décision est conforme aux vrais principes, par la raison que les dommages-intérêts, résultant de l'inexécution d'une convention, consistent, d'après le droit commun [1], dans le paiement d'une somme d'argent proportionnée au préjudice souffert, et qu'aucune disposition spéciale n'autorise l'expéditeur ou le destinataire à laisser pour le compte du commissionnaire la chose que celui-ci a été chargé de transporter, faute par lui d'en avoir opéré

[1] Le commissionnaire de roulage, indiqué comme destinataire sur une lettre de voiture, ne peut, à moins qu'il ne soit destinataire réel, et pour son compte privé, réclamer le bénéfice de la retenue du tiers pour cause de retard, que lorsqu'il justifie que cette retenue lui a été faite à lui-même par son client. (Trib. de comm. de la Seine, 14 octobre 1854; Lehir, 1855, p. 111.)

raient tombées dans la faillite du destinataire. C'est là, il faut bien le reconnaître, une saine appréciation de l'équité et du droit. Ce sont les mêmes principes que consacrent les diverses décisions que nous avons mentionnées en note.

Mais, d'autre part, le commissionnaire devra être responsable de la dépréciation subie par la marchandise qu'il n'a

---

le transport de la manière et dans le délai convenus. (Pau, 25 février 1813; Bordeaux, 22 juillet 1835; id., 11 août 1854; Teulet et Camberlin, 4-109.)

Un retard considérable dans le transport de la marchandise autorise bien le destinataire à demander des dommages-intérêts en sus de la retenue du tiers du prix de la voiture, mais ne lui donne pas le droit de laisser la marchandise pour le compte du commissionnaire de roulage, surtout quand il ne s'agit pas d'une marchandise tellement de circonstance (pailles d'Italie), que le retard dans la remise, la rende d'une valeur presque nulle pour le destinataire [1]. (Aix, 3 février 1855; Lehir, 1856, p. 73.)

Les commissionnaires de transports qui ont négligé de remettre en temps utile à leur destination les marchandises qui leur sont confiées, ne peuvent être considérés par ce seul fait comme s'en étant rendus acquéreurs, et tenus en cette qualité d'en payer la valeur au prix de facture; si donc, en ce cas, les marchandises sont refusées et retournées à l'expéditeur, celui-ci n'a droit qu'à une indemnité consistant dans la différence entre le prix de la facture et la valeur vénale des marchandises au jour où la remise lui en a été faite. (Bordeaux, 22 juillet 1835.)

On a été plus loin, et on a jugé que :

La stipulation par laquelle un marchand et un commissionnaire sont convenus d'une perte déterminée sur le prix de la voiture,

[1] Voy. Bordeaux, 19 mars 1855, Lehir, 1855, 2-291.

pas transportée assez tôt. Il ne pourra, dans bien des cas, se retrancher derrière la seule pénalité que lui impose la lettre de voiture, la retenue du tiers ou du quart; il ne sera contraint, toutefois, que dans des cas très-exceptionnels, de rester acquéreur de la marchandise. Il faut, en effet, que le destinaire n'en puisse tirer aucun parti; en un mot, que la position de ce destinataire soit plus fâcheuse que celle du commissionnaire. Hors ce cas, le commissionnaire n'est

---

pour retard dans l'arrivée des marchandises, doit être regardée comme une clause pénale qui, aux termes de l'article 1152 du Code Napoléon, fixe d'une manière invariable le montant des dommages-intérêts. Le destinataire ne peut donc rien réclamer au-delà de la somme stipulée, quelque préjudice qu'il ait éprouvé par suite de retard. (Caen, 16 janvier 1843; Lehir, 1843, p. 145.)

Les diverses décisions précitées établissent donc qu'en principe le laissé pour compte doit être repoussé, et l'on en a vu le motif dans la plaidoirie que nous citions, page 182, au profit du sieur Iselin.

Mais, comme nous l'avons dit aussi, il est alloué, suivant les circonstances, des dommages-intérêts importants; il peut même y avoir lieu au laissé pour compte.

Un tableau rapide de la jurisprudence, en dehors des arrêts déjà indiqués en pareille matière, fera connaître les diverses nuances de fait sur les dommages-intérêts et le laissé pour compte.

Jugé que si, par la faute du commissionnaire ou de ses intermédiaires, les marchandises ne sont parvenues à leur destination que plusieurs mois après le délai fixé par la lettre de voiture, l'indemnité due au propriétaire ne peut se restreindre à la simple diminution du prix de transport, stipulée dans la lettre de voiture, en cas de retard. Cette stipulation n'est censée faite que pour les retards ordinaires, indépendants des fautes du commissionnaire. Ainsi, l'indemnité doit être proportionnée au dommage

tenu du préjudice que dans de justes limites, afin que l'industrie du commissionnaire puisse être possible, en acceptant même toutes les conséquences du retard de l'expédition des colis.

Enfin, comme dernière condition des dommages-intérêts, c'est au commettant à établir le préjudice qu'il éprouve; toutefois, le juge pourra se trouver embarrassé pour le déterminer. Or, voici la règle que MM. Delamarre et Lepoit-

---

que le retard a causé. (C. comm., 97, 99, 102 ; C. Nap., 1152.)

Le commissionnaire de roulage qui s'est chargé de transporter des effets, dans un délai déterminé, et qui, à raison de l'urgence dont il a connaissance, a stipulé le plus haut prix de voiture, est responsable du préjudice résultant du défaut d'arrivée dans le délai fixé. (C. de comm., art. 97, 102.)

L'indemnité à laquelle l'expéditeur a droit, en ce cas, n'est pas seulement la réfaction ou retenue du tiers du prix de transport qui est habituellement stipulée dans les lettres de voiture, pour indemnité à raison du retard, mais la réparation du préjudice souffert. (C. de comm., art. 102; C. Nap., Art. 1382.)

Le premier commissionnaire ne serait pas dégagé vis à vis de l'expéditeur, alors même que le retard proviendrait du fait du commissionnaire intermédiaire. (C. de comm., art. 99; Bordeaux, 18 juillet 1845 ; Lehir, 1846, p. 124 ; *vide* sur ce dernier point, *suprà*, § *des commissionnaires intermédiaires*.)

S'il est d'usage, en matière de transport de marchandises, que le retard apporté dans la remise des objets confiés au commissionnaire, donne lieu à la retenue du prix de la voiture, cela ne saurait s'entendre que d'un retard ordinaire et de peu de durée, mais lorsque le commissionnaire retient, par son fait, volontairement et sans motifs suffisants les objets qui lui ont été confiés, il est tenu d'indemniser d'une manière complète le destinataire. (C. de comm.,

vin, t. II, p. 122, rencontrant dans un jugement du tribunal de commerce de la Seine, exposent ainsi :

« Dans le droit commercial, comme dans le droit civil, le principe fondamental est qu'il incombe au mandant de prouver le préjudice; mais le mandataire civil peut quelquefois être reçu à dire qu'il ne l'avait pas prévu, ou

---

art. 97; Rennes, 21 décembre 1824; Cass., 6 décembre 1814; Goujet et Merger, p. 198; Montpellier, 22 mars 1851; Lehir, 1851, p. 404; Trib. de comm. de la Seine, 12 novembre 1845; Lehir, 1846, p. 521; id., 5 mai 1852; Teulet et Camberlin, 1-179.)

Dans d'autres cas le laissé pour compte a été admis. Ainsi :

Le commissionnaire de transport peut, au cas de retard dans l'arrivée des marchandises qui lui ont été confiées, être contraint à garder ces marchandises pour son compte, à titre d'indemnité ou dommages-intérêts, si la réparation du préjudice ne peut se faire autrement. (Bordeaux, 19 mars 1855, 11 août 1854; Lehir, 1855, p. 291, et 1854, p. 568; voy. la note *eodem*; *sic*, trib. de comm. de la Seine, 5 septembre 1856; Teulet et Camberlin, 5-93.)

Le destinataire a son recours contre le commissionnaire employé par l'expéditeur, lorsque le retard provient du changement non autorisé par l'expéditeur, du mode du transport, et qu'à l'expédition stipulée par la voie de terre a été substituée, au cours du voyage, celle par la voie d'eau. (*Vide suprà*, § *des cas fortuits*.)

Ce retard ne donne pas seulement lieu à une retenue sur le prix de la lettre de voiture, mais au remboursement du prix de la marchandise, laquelle doit rester pour compte du commissionnaire, lorsque ces marchandises avaient été demandées et expédiées en vue de leur vente dans un temps plus propre à leur écoulement (dans l'espèce, le premier jour de l'an).

Le commissionnaire de l'expéditeur a lui-même son recours en garantie contre le commissionnaire intermédiaire par lui employé,

ne pouvait le prévoir, et c'est une exception qu'un commissionnaire ne peut jamais proposer.

« Néanmoins, le principe n'est pas tellement absolu qu'il ne puisse souffrir quelques rares exceptions. Tel serait le cas où un négociant bien famé soutiendrait que la faute dont il se plaint, lui a fait perdre l'occasion d'une vente avantageuse et au comptant à des étrangers qu'il ne connaît pas. Si certaines circonstances rendent le fait

---

et par le fait duquel a eu lieu le changement du mode de transport.

Mais ce dernier n'a pas son recours contre le commissionnaire par eau, lorsque le retard occasionné par ce mode de transport *autorisé* a eu lieu par un fait de force majeure notoire[1], et qui aurait dû être prévu par le commissionnaire expéditeur. (Paris (3e ch.), 24 mai 1848, p. 358; Lehir, 1848; *sic* Cass., rej., 5 août 1835; S. V., 35-1-817; *vide suprà*, § *des commissionnaires intermédiaires*.)

Les juges du moins ont à cet égard un pouvoir d'appréciation. (*Vide* jugement du tribunal de commerce de la Seine du 5 septembre 1856; Teulet et Camberlin, 5-93.)

Le commissionnaire qui, sur l'ordre de son commettant, a frété un bâtiment pour l'expédition de marchandises dont il est consignataire, mais qui n'a effectué le chargement et l'envoi de ces marchandises qu'après avoir reçu un ordre contraire, doit être réputé avoir agi sans pouvoir, et, en conséquence, l'expédition doit rester à ses risques et périls. (C. Nap., art. 1989; Cass., req., 24 décembre 1817; D. A,, 2-744.)

Les entrepreneurs de messagerie auxquels un paquet a été confié avec déclaration qu'il contenait des papiers de douane, sont respon-

[1] Le transport par eau était autorisé par le commissionnaire intermédiaire.

vraisemblable, il est au pouvoir du juge d'allouer *ex arbitrio boni viri*, une indemnité sagement modérée : *Quamvis solitus negotiari non probet in specie se præ manibus habuisse certam occasionem*; *tamen, si judici constet hunc creditorem esse virum sagacem et solitum negotiari..... poterit, juxtà loci consuetudinem, taxare moderatum interesse, quia probationes sunt arbitrariæ* (dépendent de la

---

sables, en cas de perte, du dommage et des frais résultant de ce que, par suite de cette perte, les marchandises dont les papiers devaient assurer l'exportation ont séjourné à la frontière, sauf à tenir compte, dans la fixation de l'indemnité, du peu d'empressement que les expéditeurs ont mis à réparer la perte du paquet lorsqu'ils ont été avertis. (Aix, 16 décembre 1854; Lehir, 1855, p. 611.)

En cas de retard provenant du fait du voiturier, le destinataire des marchandises peut, si le retard est excessif, et à raison des circonstances, être autorisé à les laisser pour compte à ce dernier, et le faire condamner à lui en payer le prix avec dommages-intérêts. (C. de comm., art. 102, 104.)

Le tribunal de commerce de Bordeaux l'avait ainsi jugé, le 27 janvier 1857, par les motifs suivants :

« Attendu qu'aux termes de la lettre de voiture datée d'Angers, du 22 octobre 1856, la Compagnie du chemin de fer s'était engagée à remettre à Dublanc, dans le délai de dix jours, la marchandise qu'elle prenait l'obligation de conduire à son adresse.

« Attendu qu'au lieu de livrer cette marchandise, la Compagnie s'est laissée assigner devant le tribunal, et a même laissé prendre un jugement par défaut contre elle;

« Attendu qu'il est établi que, soit avant, soit depuis ce jugement, Dublanc s'est présentè à la gare, et qu'on lui a offert des marchandises autres que celles portées sur la lettre de voiture;

« Attendu que, dans ces circonstances et en présence du long re-

conviction), *et quòd mercatori solito negotiari concedatur non solùm interesse damni emergentis, sed etiam lucri cessantis* (Scaccia *ubi sup.*, n° 234). Le tribunal de la Seine a récemment fait usage de ce pouvoir discrétionnaire.

« Un marchand parfumeur se plaignait qu'on eût contrefait, entre autres produits de son industrie, le savon *Thermomètre de l'amour*. « C'est un pain de savon de toi-

---

tard qui a eu lieu, le tribunal ne saurait s'arrêter à la demande en nomination d'un expert faite par la Compagnie défenderesse, et qu'il convient au contraire de la condamner d'ores et déjà à payer au demandeur le prix de ses marchandises ;

« Sur les dommages-intérêts :

« Attendu qu'ils ne sont pas dès à présent justifiés et qu'il y a lieu d'ordonner qu'ils seront mis par état et déclaration... ;

« Par ces motifs :

« Le tribunal reçoit la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans opposante envers le jugement du 11 décembre 1856 (qui l'avait condamnée à payer à Dublanc 3,465 fr. la valeur de sa marchandise), et, sans s'arrêter à la demande en nomination d'experts par elle faite, autorise Dublanc à mettre par état et déclaration les dommages-intérêts auxquels il prétend avoir droit, etc. »

Sur l'appel par la Compagnie, intervint l'arrêt de Bordeaux du 26 juin 1857, qui, adoptant les motifs qui ont déterminé les premiers juges, mit l'appel au néant.

Les messageries sont responsables du refus de marchandises laissées pou compte par le destinataire, par suite de changement dans la désignation, opéré en cours de voyage. (Trib. de comm. de la Seine, 3 septembre 1846; Lehir, 1846, p. 532.)

Si les arrêts que nous venons d'indiquer ont alloué tout le préju-

« lette enfermé dans une boîte octogone, sapin blanc et or,
« sur le couvercle de laquelle est placé un petit thermo-
« mètre en tout semblable à celui de Réaumur. Mais les
« degrés, au lieu d'indiquer le froid ou la chaleur, indi
« quent, suivant l'inventeur, le degré de force du senti-
« ment de la personne qui place son doigt sur la boule. Ce
« thermomètre est divisé en quatre parties : *amour léger*,
« *amour tendre*, *amour constant*, *amour passionné*, etc. »

---

dice éprouvé, c'est parce que les dommages pouvaient être prévus. Les décisions suivantes statuent en présence de la seule clause de la lettre de voiture ou du dommage imprévu.

La stipulation par laquelle un marchand et un commissionnaire sont convenus d'une perte déterminée sur le prix de la voiture pour retard dans l'arrivée de marchandises doit être regardée comme une clause pénale qui, aux termes de l'article 1152, C. civ., fixe d'une manière invariable le montant des dommages-intérêts. Le destinataire ne peut donc rien réclamer au delà de la somme stipulée, quelque préjudice qu'il ait éprouvé par suite du retard. (Caen, 16 janvier 1843; Lehir, 1843, p. 145; *vide suprà*, p. 186.)

En cas de perte de marchandises, les dommages-intérêts dus au destinataire doivent représenter seulement le prix de ces marchandises et le bénéfice perdu; mais ils ne peuvent comprendre les bénéfices qui auraient pu être réalisés par la conclusion d'un marché auquel les marchandises perdues devaient servir d'échantillons. (Trib. de comm. de la Seine, 23 juin 1854; Lehir, 1855, p. 38.) Le texte de ce jugement rendu contre une Compagnie de chemin de fer est important à citer :

« Le tribunal,

« Attendu que la Compagnie du Nord a reçu de Marcau, à l'adresse de Leven et fils, trois balles contenant environ 450 peaux de veaux;

« Attendu qu'il est justifié que l'arrivée de ces trois balles a eu

(*Gazette des Tribunaux*, du 18 mars 1841.) La contrefaçon ne paraissait pas douteuse; mais le moyen de prouver le *lucrum cessans*, le tort que le faux thermomètre d'amour avait causé au véritable? Cependant les juges ont, à bon droit, franchi la difficulté. « Considérant, porte le jugement « du 26 février 1841, que M... ne produit aucune preuve « pour établir le préjudice qu'il prétend avoir éprouvé, « que cependant un dommage a dû lui être causé...., le

---

lieu à Paris dans la gare, le 6 juillet 1853; mais que lorsque Leven et fils se sont présentés pour en réclamer la livraison, deux balles avaient été remises à un autre destinataire; que l'une d'elles seule restait à leur disposition;

« Attendu que les réclamations exercées par Leven et fils sont demeurées sans résultat, et que les deux balles égarées n'ont pu être retrouvées; attendu que cette perte a causé aux demandeurs un préjudice qu'il appartient au tribunal d'apprécier;

« Attendu que, d'après les documents de la cause, le prix des trois balles en question doit être fixé à 1,055 fr.;

« Attendu que le chemin de fer doit être tenu de représenter la marchandise ou sa valeur, et qu'il doit réparer, en outre, le préjudice résultant du défaut de remise de la marchandise par le paiement d'une indemnité, que le tribunal fixe à 200 fr., sans avoir aucunement égard aux évaluations des bénéfices pouvant résulter du marché allégué par le demandeur, et qui devait être conclu à l'aide desdites balles comme échantillon;

« Attendu que le chemin de fer offre de restituer la balle restant en gare, et de payer la valeur des deux autres, donne acte à la Compagnie de ses offres;

« Dit qu'elle devra remettre aux demandeurs les trois balles dont s'agit en bon état, sinon la condamne à payer 1,055 fr. pour leur

« tribunal arbitre le dommage à la somme de 200 fr.....;
« fait défense à Q... F..., sous peine de 20 fr. par chaque
« contravention, de vendre à l'avenir des savons avec les
« étiquettes suivantes, etc. »

« Ainsi, voilà des dommages-intérêts éventuels, réglés d'avance par le juge. Rien ne s'oppose à ce qu'il en usât de même sur les conclusions du commettant, à l'égard d'un commissionnaire qui aurait contrevenu à sa promesse de faire certains agissements successifs et périodiques, *v. g.*, de me faire parvenir pendant un an, le premier de chaque mois, une certaine quantité de blé pour ma fourniture au port de Lorient. »

---

valeur, et en outre une somme de 200 fr. pour tous dommages-intérêts, avec dépens. »

Voir analogue, jugement du même tribunal, du 12 novembre 1845; Lehir, 1846, 2-52.

Dans le chapitre des chemins de fer, et au paragraphe du laissé pour compte, on rencontrera encore des décisions dans le sens de celles que nous avons indiquées plus haut.

On verra spécialement, en ce qui touche le laissé pour compte, qu'il est constant que le laissé pour compte ne peut être admis que dans des cas tout exceptionnels, qu'il ne peut exister que lorsque le destinataire et l'expéditeur ne peuvent plus mettre dans le commerce la marchandise avariée ou en retard. Nous dirons aussi que les colis ne doivent pas être considérés comme solidaires entre eux, et que ce qui est décidé pour l'un peut bien n'être pas la règle qui déterminera le sort de l'autre partie de l'expédition.

§ 12. — DES OBLIGATIONS ET DES DROITS DU DESTINATAIRE.

Sommaire.

215. Après avoir expliqué quelles étaient les obligations qui étaient imposées aux divers commissionnaires et aux expéditeurs, nous devons faire connaître quelles sont les obligations qui incombent au destinataire, ou les exceptions qui peuvent être invoquées contre lui. Jusqu'à présent, il est vrai, les divers paragraphes qui précèdent ont aussi expliqué quels étaient ses droits, nous en exposerons ici le complément. Nous ferons notamment ressortir la jurisprudence à laquelle a donné lieu l'application de l'article 106 du Code de commerce, comme étant prévu par le législateur pour consacrer aussi bien les droits du voiturier que du destinataire, et de tous tiers intéressés.

Le destinataire peut avoir des droits à exercer, soit parce que les marchandises sont perdues ou avariées, soit parce qu'elles ont éprouvé du retard.

Si les marchandises sont perdues, le droit de demander

les dommages résultant de la perte appartient au destinataire suivant les principes exposés p. 49 et suiv.

S'il y a avarie, c'est encore par les mêmes règles qu'on doit se guider (Voyez au surplus, *infrà*.)

S'il n'y a ni perte ni avarie, le destinataire doit recevoir la chose, en solder le prix (1) et toutes les dépenses résul-

---

(1) Lorsque le prix du transport de marchandises a été arrêté pour un nombre de caisses déterminé, pesant ensemble tel poids (huit caisses pesant ensemble 545 kilogrammes, au prix de 23 fr. les 100 kilogrammes, d'Alger à Paris, pour être livrées dans le délai de quarante jours) le commissionnaire ne peut surtaxer les colis par rapport à leur volume, en raison de l'encombrement. (C. Nap., 1156.)

Et le commissionnaire intermédiaire, qui refuse au destinataire la livraison sur le motif qu'il a reçu l'ordre de son correspondant d'exiger cette surtaxe, n'en doit pas moins être condamné personnellement aux dommages-intérêts dus pour le défaut de livraison dans le temps prescrit, s'étant substitué, en acceptant la commission, au premier commissionnaire, et étant personnellement obligé envers le destinataire, sauf son recours contre le premier commissionnaire. (C. comm., 99.)

Le tribunal de commerce, qui est compétent à raison du domicile du destinataire, pour connaître de la demande principale, est également compétent pour statuer sur la demande en garantie à laquelle la demande principale a donné lieu. (Trib. de comm. de la Seine, 5 mai 1852 ; Lehir, 1852, p. 565.)

Le destinataire qui reçoit les marchandises peut être réputé contracter par là l'obligation de payer les frais de transport ; tellement que le commissionnaire qui est resté porteur de la lettre de voiture a droit de réclamer contre lui le paiement de ces frais, malgré son allégation (non justifiée) d'en avoir remis le montant au voiturier. (Cass., 20 juin 1834 ; S. V. 34-1-631.)

La remise des marchandises faite par le voiturier au destinataire

tant de force majeure, ou faites dans l'intérêt de l'expédition, c'est-à-dire, de l'arrivée des colis (1).

Telles sont les deux principales obligations du destinataire.

Mais, le voiturier ne peut exiger le prix du transport avant de s'être libéré de ce qu'il doit pour perte ou avaries (2).

La réception de la marchandise n'est pas par elle-même

---

n'établit pas en faveur de ce dernier, une preuve ni même une présomption de paiement des frais de transport. Cette preuve ne peut résulter que de la représentation de la lettre de voiture ou de la quittance à lui donnée par le voiturier ou le commissionnaire. (20 juin 1834, rej.; S. V., 34-1-631.)

Le destinataire doit payer au commissionnaire les frais de douane qui excéderaient même le tarif si cette taxe provient d'une faute commise par l'expéditeur dans sa déclaration. (Trib. de com. de la Seine, 31 mai 1853; Teulet et Camberlin, 2-274.)

Mais le commissionnaire qui avait toutes pièces en mains pour payer les droits est responsable de la saisie des marchandises. (Cass., 26 février 1855; Teulet et Camberlin, 4-380.)

Le voiturier qui, sur la promesse de justifications ultérieures, a remis les marchandises au destinataire, avec l'acquit à caution, ne peut plus être poursuivi, faute par l'expéditeur de faire la justification promise. (Trib. de comm. de la Seine, 6 février 1855; Teulet et Camberlin, 4-190.)

(1) Devilleneuve et Massé, n° 29; Dalloz, n° 434.

Celui qui paie à un inconnu la lettre de voiture avant la réception des marchandises n'est pas libéré à l'égard du voiturier exigeant le paiement au moment de la livraison. (Trib. de comm. de la Seine, 30 janvier 1855; Teulet et Camberlin, 4-174.)

(2) Dalloz, n° 445.

une preuve que les frais de transport ont été nécessairement acquittés; le destinataire doit, au besoin, prouver ce paiement (1).

Le voiturier, qui ne reçoit pas du destinataire le prix du transport, a un recours contre l'expéditeur (2). Nous avons énoncé ce droit, paragraphe 6.

Le voiturier peut aussi obtenir, contre l'expéditeur, des dommages-intérêts pour les amendes encourues, si l'expéditeur ne s'est pas conformé aux règles voulues pour le transport de certaines marchandises, et que le destinataire refuse de payer ce qui est dû de ce chef (3). (Voy. § 7.)

Il n'est dû, a-t-on dit, aucune indemnité au voiturier qui, par force majeure, a été obligé de prendre une route plus longue pour accomplir son mandat (4). Mais nous croyons que, dans l'espèce, les juges ont la faculté d'appréciation (5).

Si les marchandises sont refusées, leur état est constaté conformément à l'article 106 du Code de commerce (6), et il est toujours prudent de ne négliger aucune des formalités prescrites par cet article.

---

(1) Dalloz, n° 466.

(2) Dalloz, n° 448; Pardessus, t. II, n° 549.

(3) Devilleneuve et Massé, n° 16.

(4) Arg. de l'art. 277 du C. de comm.; *contrà*, et avec raison, Pardessus, t. II, n° 55.

(5) Dalloz, n° 441.

(6) Lorsqu'une marchandise est successivement transportée par plusieurs commissionnaires, on ne peut exiger que chacun d'eux fasse procéder à une expertise pour conserver son recours contre le com-

L'article 106 du Code de commerce a soulevé dans son application plusieurs questions importantes que nous avons déjà indiquées dans le paragraphe qui a trait au commissionnaire intermédiaire, et que nous faisons aussi connaître ici par l'exposé en note de la jurisprudence, en mentionnant le droit du destinataire, de vérifier l'état des colis avant tout paiement (1). Enfin, sous un autre rapport, entre l'ache-

---

missionnaire qui lui remet cette marchandise, alors surtout qu'il n'y a ni déficit du poids, ni avarie apparente. (Trib. de comm., de la Seine, 18 octobre 1853; Teulet et Camberlin, 2-383; idem, 3 novembre 1852; art. 105, 106; *loco citato*, p. 29.)

Le dernier commissionnaire représente d'ailleurs les commissionnaires qui le précèdent, et la nullité de l'expertise est inopposable lorsque ce dernier commissionnaire a été appelé et y a assisté. (Colmar, 1re chambre, 29 avril avril 1845; Lehir, 1846, p. 316.)

Nous avons déjà mentionné cette décision au paragraphe des commissionnaires intermédiaires, nous avons cru utile de la rappeler ici.

(1) Bien que le destinataire ait la faculté de faire constater par experts l'état de la marchandise au moment de l'arrivée, il peut forcer le voiturier du dernier commissionnaire de transport à vérifier avec lui la livraison des objets, avant de payer la lettre de voiture. (Trib. de comm. de Dijon, 13 septembre 1853; Lehir, année 1854, p. 53.)

Le destinataire d'une marchandise a même le droit, à la réception et avant de payer les frais de voiture, de vérifier non-seulement l'extérieur des colis ou ballots, mais aussi l'état de leur contenu à l'intérieur. (Bourges, 1er avril 1854; Lehir, 1854, p. 313.)

Jugé encore que le destinataire d'objets transportés par un voiturier a droit, avant de payer la lettre de voiture, et alors

teur et le vendeur, l'article 106 a eu aussi à subir une interprétation (voy. § 6.), comme entre expéditeur et voiturier (1).

En ce qui concerne les commissionnaires intermédiaires, nous avons dit que cet article n'était pas opposable entre eux, lorsque l'un d'eux prétendait établir que si le premier

---

même que les colis se trouveraient en bon état de conditionnement extérieur, de vérifier leur contenu pour s'assurer qu'il n'existe pas à l'intérieur quelqu'avarie engageant la responsabilité du voiturier. Cette vérification, qui a pour objet de savoir s'il y a lieu de refuser les colis et de contester, n'est pas exclue par celle que prévoit l'article 106, Code de comm., en cas de refus des objets transportés et de contestation. (Code de comm., 103-105-106; Cass., 27 décembre 1854; Lehir, 1855, p. 243; Teulet et Camberlin, 4-60.)

Il en doit être surtout ainsi lorsqu'il y a apparence d'avaries. (Trib. de comm. de la Seine, 25 mai 1852; Teulet et Camberlin, I, p. 204; Lehir, 1852, p. 449; voy. aussi même arrêtiste, 1854, p. 53 et 343.)

Le destinataire, au surplus, est obligé de vérifier les marchandises d'une manière claire et facile à contrôler pour le voiturier; celui-ci peut exiger que les pesées soient uniformes et régulières. (Cass., 22 février 1844; Lehir, 1844, p. 285.)

(1) Le destinataire d'une marchandise peut, en cas de perte ou de soustraction de partie des marchandises, exercer un recours contre le commissionnaire expéditeur, bien qu'il n'ait pas fait procéder à une expertise dans les formes prescrites par l'article 106 du Code de commerce alors que le défaut de la délivrance des objets manquants peut être régulièrement prouvé de toute autre manière, notamment par le procès-verbal d'un commissaire de police. 21 août 1838. (Lyon, D. P., 39-2-157.)

L'article 106 du Code de commerce n'impose pas une forme de vérification ou constatation tellement absolue que cette vérification

commissionnaire était responsable envers l'expéditeur, par suite du mandat qu'il a accepté, il ne s'en suivait pas que le commissionnaire intermédiaire, qui n'avait commis aucune faute, ne dût pas être déchargé.

On verra, en second lieu, dans le présent paragraphe,

---

ou constatation ne puisse avoir lieu, du moins provisoirement, en une autre forme équivalente : par exemple, en faisant d'abord dresser par le maire du lieu procès-verbal de l'état des objets transportés, et en faisant plus tard procéder à leur vérification et constatation par des experts nommés conformément à la loi. (Rej. 18 avril 1831, S. V., 31-1-283.)

Ainsi encore, la constatation peut avoir lieu, du moins provisoirement, par procès-verbal du juge de paix, sauf au tribunal saisi de l'action en responsabilité formée contre le voiturier à ordonner lui-même une expertise. (Rej. 2 août 1842; S. V., 42-1-725; Lehir; 1842, p. 275; voyez encore, Paris, 18 février 1853; Teulet et Camberlin, 2-181; trib. de comm. de la Seine, 25 novembre 1847; Lehir, 1849, p. 70; trib. de comm. de la Seine, 18 mars 1853; Teulet et Camberlin, 2-204; trib. de comm. de la Seine, 28 mars 1855; *loco citato*, 4-239; id., 30 juillet 1856, Teulet et Camberlin, 5-81; Paris, 25 mai 1855; *loco citato*, 4-279.)

Jugé aussi que le procès-verbal d'experts qu'exige l'article 106 du Code de commerce, à l'effet de constater le mauvais état des marchandises, ne peut être suppléé par des certificats donnés, soit par le patron du navire qui a porté ces marchandises, soit par des témoins appelés à leur réception. (Bordeaux, 10 janvier 1826; D. P., 26-2-156.)

Cette doctrine serait évidemment trop absolue si on ne la rapprochait pas de celle exprimée par l'arrêt de cassation du 18 avril 1831, précité. Cet arrêt est fondé en outre sur le motif suivant :

Aucun délai n'étant prescrit pour la vérification et constatation, il suffit que le procès-verbal de vérification ou de constatation pour

et par les indications de jurisprudence que nous donnons, que les formalités de l'article 106 ne sont pas sacramentelles et ne sont pas assujetties à un délai fatal.

Enfin, dans le paragraphe 15, nous énonçons que l'article 106 ne peut être opposé par le vendeur à l'acheteur si

---

conserver leurs droits ait été dressé avant la demande formée par le destinataire contre le voiturier ou commissionnaire. (Cass., rej. 18 avril 1831; S. V., 31-1-283.)

La mention faite sur une lettre de voiture par les destinataires, en présence du camionneur, d'une différence entre le poids réel de la marchandise et le poids porté sur la lettre de voiture, et de l'acceptation de ces marchandises avec réserves, équivaut à la constatation légale de l'article 106 du Code de commerce et peut être opposée au commissionnaire de roulage. (Trib. de comm. de la Seine, 4 août 1846; Lehir, 1846, p. 531.)

Si le destinataire qui reçoit une marchandise avariée détruit la caisse dans laquelle elle était contenue, il s'expose à perdre, nonobstant tout refus ou protestation à l'arrivée, son recours contre le commissionnaire de transports; la destruction de la caisse empêchant de constater à qui, du voiturier ou des différents commissionnaires doit être attribué le dommage et faisant ainsi péricliter le droit de recours des uns à l'égard des autres. (Trib. de comm. de la Seine, 24 juin 1846; Lehir, 1846, p. 345.)

Un commissionnaire, au surplus, ne peut être déclaré responsable d'une prétendue substitution dans les colis lorsque ceux-ci sont restés intacts. (Trib. de com. de la Seine, 12 novembre 1855; Teulet et Camberlin, 5-43.)

En cas d'absence du président du tribunal de commerce, la nomination d'experts à l'effet de vérifier l'état de marchandises peut être faite par le juge le plus ancien du tribunal plutôt que par le juge-de-paix. (24 décembre 1833; Colmar, S. V., 34-2-649.)

Un seul expert peut être nommé pour vérifier l'état des marchan-

la marchandise n'est pas conforme à la qualité demandée. L'article 106 n'a pas été édicté, en effet, pour ce cas, et la vente est régie par d'autres dispositions spéciales du Code Napoléon.

Or, suivant la loi, « la garantie que le vendeur doit à l'acquéreur a deux objets : le premier est la possession paisible de la chose vendue ; le second, les défauts cachés de cette chose ou les vices rédhibitoires.

« Les parties peuvent, par des conventions particulières, ajouter à cette obligation de droit, ou en diminuer l'effet ; elles peuvent même convenir que le vendeur ne sera soumis à aucune garantie.

« Quoiqu'il soit dit que le vendeur ne sera soumis à aucune garantie, il demeure cependant tenu de celle qui résulte d'un fait qui lui est personnel : toute convention contraire est nulle. » (Art. 1625, 1627 et 1628 C. Nap.).

Lorsque les marchandises ont été transportées et qu'aucune faute n'est imputable au voiturier, pour le priver de ses frais de transport, il a un privilége pour ces frais. (Voyez § 6.)

---

dises que le destinataire refuse de recevoir du voiturier. (Colmar 24 décembre 1833 ; S. V., 34-2-649.)

Le serment des experts nommés pour procéder à la vérification des marchandises ne peut, à peine de nullité du procès-verbal, être prêté devant le greffier du tribunal ; il doit l'être devant le juge commis à cet effet, ou devant le juge de paix du canton où les experts doivent procéder. (Lyon, 27 août 1828 ; S., 29-2-190 ; D. P., 29-2-13.)

En cas de refus, ou si le destinataire paraît inconnu, le voiturier doit faire la consignation nécessaire (1) des effets transportés et ne pas remettre la marchandise à celui qui ne serait pas le véritable destinataire, quand même l'adresse serait vicieuse (2), sous peine de devenir responsable.

---

(1) Vincens, t. II, p. 628; Troplong, *Hypothèques*, t. 1, n° 207; Devilleneuve et Massé, n° 77.

Le commissionnaire de transports qui ne trouve pas le destinataire des objets qu'il est chargé de transporter doit, s'il veut mettre sa responsabilité à couvert, consigner ces objets dans un dépôt public, en la forme déterminée par l'article 106 du Code de commerce, pour le cas où il y a eu contestation sur la réception des objets transportés. (Cass., 25 avril 1837; S. V., 37-1-401.)

Pour que le voiturier soit déchargé au cas de refus du destinataire ou de perquisitions inutiles pour le retrouver, il ne suffit pas de remplir les formalités prescrites par l'article 106, il faut encore qu'il informe des obstacles qui ont empêché la remise des marchandises, celui dont il les tient. (Vanhuffel, n° 13.)

Quand le commissionnaire ne trouve pas au lieu indiqué par la lettre de voiture le destinataire des objets transportés, il n'est pas tenu de les renvoyer à l'expéditeur; son obligation se borne soit à les conserver par devers lui, soit à les consigner dans un dépôt public. (Cass., 21 mars 1848; S. V., 48-1-271; id., Cass., 25 avril 1837; Lehir, 1837, 2-425.)

Mais, comme nous l'avons dit plus haut, on doit avertir l'expéditeur.

(2) Le commissionnaire de transports ou le voiturier ne doit, en aucun cas, remettre les objets qui lui sont confiés, qu'à celui indiqué pour les recevoir sur la lettre de voiture. — Le refus du destinataire et la production d'une facture au nom d'une autre personne, ne peuvent les autoriser à remettre à cette autre personne

Nous avons dit encore, § 6, que le voiturier, qui n'est pas payé ou qui est menacé d'une action judiciaire, peut demander le dépôt ou le séquestre des marchandises et se faire autoriser, s'il y a lieu, à vendre pour être payé du prix du transport; mais il faut, par prudence, appeler le propriétaire de la marchandise à la vente (1). Sommer seulement l'expéditeur, serait une faute puisqu'il ne peut avoir aucun intérêt au débat.

---

les marchandises transportées; l'erreur, quelles qu'en aient été les causes, les rend responsables de la perte et du prix de la chose. (Cass., 15 avril 1846; Lehir, 1846, p. 299; voy. aussi 9 fructidor an XIII; S., 7-2-1184.) Suivant le même arrêt, l'insuffisance de l'adresse ne libère pas le commissionnaire.

Ainsi, le commissionnaire est aussi responsable des objets qui lui sont confiés, alors même que l'insuffisance de l'adresse l'aurait mis dans l'impossibilité de découvrir le destinataire; dans ce cas, il commet une faute, des suites de laquelle il répond si, ne trouvant pas la personne dont le nom est indiqué dans la lettre de voiture, il remet les effets à une autre personne qu'il présume être le destinataire, même en vertu d'une facture qui lui en attribuerait la propriété. (Cass., 15 avril 1846, S. V., 46-1-343; D. P., 46-1-140; P., 46-2-22; Cass., 25 avril 1837; S. V., 37-1-401.)

Les directeurs de messageries sont responsables de la remise qu'ils font des objets qui leur sont confiés à une personne autre que le propriétaire. — Spécialement, un paquet dont le transport a été confié à la diligence, pour être rendu à une destination indiquée, n'a pu être remis à une personne qui s'est présentée à un bureau intermédiaire sous le nom de celle désignée dans la feuille d'envoi, mais qui n'était pas munie de la reconnaissance du bureau du départ. (Colmar, 22 novembre 1814; S., 15-2-135.)

(1) Trib. de comm. de la Seine, 2 mai 1852; Dalloz, n° 477.

Voici cependant un arrêt de Paris du 8 mai 1857 décidant par analogie le contraire et par confirmation d'un jugement du tribunal de commerce de la Seine du 3 juillet 1856, dont nous rapportons les considérants :

« Le tribunal :

« Attendu que les demandeurs prétendent que la Compagnie du chemin de fer du Nord, ayant fait procéder à une vente irrégulière des vingt-quatre pièces de vin dont s'agit dans la cause, elle leur en doit la restitution ou la valeur à titre de dommages-intérêts ;

« Attendu que Delangue a expédié lesdits vins le 16 décembre 1854, à l'adresse de la dame veuve Vanacker, sa sœur, employée à la gare du chemin de fer de Lille, ces vins devant la couvrir d'une somme dont il lui devait compte ;

« Que le montant du prix du transport et des déboursés faits par la Compagnie à leur sujet, s'est élevé à 3,193 fr. 70 c.

« Attendu qu'il est acquis au procès que la livraison n'ayant pas eu lieu à l'arrivée, par l'impuissance de la destinataire de se libérer de cette somme, et, plus tard, une opposition à la requête d'un tiers ayant été formée à cette livraison contre Delangue, à la date du 19 mars 1855, la Compagnie s'est pourvue, le 31 août suivant, auprès de M. le président du tribunal de commerce de Lille, pour, conformément à l'article 106 du Code de commerce, obtenir une ordonnance d'autorisation de vendre lesdits vins, suivant la prescription de laquelle il a été procédé les 27 septembre et 31 octobre 1855 ;

« Attendu que l'on critique cette vente comme n'ayant pas été précédée d'une signification de ladite ordonnance aux demandeurs, et d'une mise en demeure de se livrer;

« Attendu que la vente, ainsi ordonnée, ne doit pas être considérée comme celle faite après nantissement ou après saisie, mais bien comme seulement destinée à assurer le privilége attribué au voiturier par le n° 6 de l'article 2102 du Code Napoléon, dont la première conséquence est un droit de rétention à son profit;

« Attendu que la procédure, édictée à ce sujet par l'article 106, est spéciale et sommaire, qu'elle a pour effet de pourvoir à une situation presque toujours urgente, tant à raison du dépérissement possible de la marchandise transportée que de la conservation utile de ce privilége du transporteur;

« Qu'elle ne prescrit aucune signification à partie, de l'ordonnance rendue, ni mise en demeure; qu'on le comprend d'autant mieux, que la formalité et les délais de distance que ces actes engendreraient, iraient directement contre le but que le législateur a dû se proposer; que d'ailleurs les droits des tiers, après le privilége exercé, sont sauvegardés;

« Attendu, en fait, que tous les éléments de la cause démontrent que les demandeurs ont été constamment pressés par la Compagnie de dégager ces vins depuis leur arrivée à Lille;

« Qu'ils ont parfaitement connu la vente lorsque la Compagnie a dû la requérir après huit mois d'attente; que toutes les formes et délais prescrits par l'ordonnance sus-

énoncée ont été observés : que s'ils ne se sont pas mis en mesure d'y obvier dans leur intérêt, ils ne peuvent s'en prendre qu'à eux-mêmes;

« Qu'ainsi, en fait comme en droit, leur prétention est inadmissible. (Suit le compte).

« Par ces motifs, et à la charge par la Compagnie du Nord de restituer aux demandeurs 52 fr. 50 et les trois pièces de vin non vendues, les déclare mal fondés en leur demande. »

Lorsque la vente a été ordonnée et qu'elle ne produit pas somme suffisante pour les frais de transport, le voiturier conserve néamoins son recours contre l'expéditeur (1). (*Vide* § 6.)

On sait aussi que le voiturier, malgré la faillite (2) de

---

(1) Devilleneuve et Massé, n° 81.

(2) Le voiturier après la livraison, a un privilége sur les choses par lui voiturées, pour le paiement des frais de transport, lors même que le propriétaire est tombé en faillite ou a atermoyé : l'exercice de ce privilége n'est limité par aucun terme. (Paris, 2 août 1809; D. A., 2-802.)

Mais le voiturier n'a plus privilége lorsque la marchandise a été déposée chez un entrepreneur où elle est entrée au nom et à la disposition du destinataire tombé depuis en faillite. (Trib. de comm., de la Seine, 30 novembre 1854; Lehir, 1855, p. 56; Paris, 28 août 1855, Teulet et Camberlin, 4-361; trib. de comm. de la Seine, 30 novembre 1854, Teulet et Camberlin, 4-127; *Vide infrà* pour les frais de précédents transports.)

Lorsque le vendeur de marchandises donne avis à son acquéreur qu'il lui envoie les marchandises à l'adresse d'un commissionnaire, au nom duquel a été pris un acquit à caution, et qu'en même temps

son débiteur, a un privilége sur les choses voiturées pour le prix du transport (1). (*Vide* § 6.)

Le voiturier ne perd pas son privilége s'il s'est dessaisi de la marchandise, mais il doit exercer son droit dans un court délai (2). On a prétendu, en invoquant l'article 307 du Code de commerce (3), que le privilége du voiturier n'existait que parce qu'il était nanti de la chose. M. Dalloz (n° 457) refute avec raison cette opinion, qui aurait pour effet de priver le voiturier du privilége lorsqu'il s'est dessaisi de la marchandise. Il faut donc admettre que le privilége existe parce que la valeur de la chose a été augmentée et

---

il fait traite sur ce commissionnaire pour le prix des marchandises expédiées, s'il arrive que la lettre d'avis étant remise par l'acquéreur au commissionnaire, celui-ci paie en effet la traite, et que cependant les marchandises soient envoyées à un autre que lui, le vendeur des marchandises peut être condamné à rembourser le montant de la traite au commissionnaire qui l'a acquittée. En un tel cas, le recours du commissionnaire ne peut être considéré comme l'exercice d'un privilége qui serait soumis aux conditions imposées par l'article 93 du Code de commerce. (Rej., 7 décembre 1829; S., 30-1-17; D. P., 30-1-67.)

Les rouliers ou conducteurs qui déposent à l'entrepôt réel des marchandises refusées par les destinataires, peuvent obtenir de l'administration de l'octroi le paiement des frais de transport et des déboursés dûment justifiés. (Ordonn. du 9 décembre 1814, tit. VI, art. 52.)

(1) Dalloz, n° 458.

(2) Troplong, *Hypothèques*, t. I, n° 207; Vincens, 1-628; Delamarre et Lepoitvin, t. II, n° 417.

(3) Massé, t. VI, n° 476.

peu importe que le voiturier ne l'ait plus dans ses mains puisque c'est ce qui peut arriver par suite du droit de vérifier qui appartient au destinataire (1). Mais, comme nous l'avons dit plus haut, le voiturier doit réclamer son privilége le plus tôt possible, afin de ne pas nuire à l'acquéreur de bonne foi de la marchandise transportée.

Le privilége du voiturier ne s'étend, dans l'intérêt des tiers créanciers de l'expéditeur ou du destinataire, qu'aux frais du dernier transport (2).

---

(1) Pardessus, t. IV, n° 363.

(2) Dalloz, n° 460.

Quoiqu'il existe un traité entre une entreprise de transport et un commerçant pour le transport d'une quantité annuelle de matières, pendant plusieurs années consécutives, le privilége du voiturier ne s'étend pas, pour tous les frais de transports qui lui sont dus, sur les marchandises qui se trouvent entre ses mains au moment de la faillite du commerçant, il doit être restreint aux frais seuls occasionnés par ces marchandises, si, d'ailleurs, les opérations du transport sont isolées les unes des autres et donnent lieu à autant de frais distincts qu'il y a d'opérations séparées. (Cass., Ch. des req., 13 février 1849; voy. Troplong, *des Priviléges*, t. I, n° 207 *bis*; Lehir, 1849, p. 321; voy. Paris, 12 mai 1852, Teulet et Camberlin, 1-228.)

Cependant il a été jugé que le privilége du voiturier sur la chose transportée, étant indivisible de sa nature, s'étend à toutes les sommes qui peuvent lui être dues, pour transports précédents. Spécialement, l'entrepreneur de flottage est privilégié sur le bois qui lui est confié actuellement, non-seulement pour le prix de ce flottage, mais encore pour celui non payé de tous les flottages antérieurs qu'il a conduits pour le même marchand de bois. (Code Nap.,

Au surplus, les commissionnaires chargeurs n'ont pas de privilége pour leurs avances. Il est juste cependant d'admettre, que celui qui a fourni des fonds pour l'arrivée doit être privilégié (1).

216. Le voiturier n'a pas le droit de contester la propriété du destinataire à qui il doit remettre la chose transportée (2). (*Vide* § 6.)

2102; Cass. civ., 28 juillet 1819; D. A., 2-803.) Cette doctrine nous paraît blesser singulièrement l'équité, en ce qui touche les droits des tiers créanciers.

Le commissionnaire intermédiaire qui ajoute en compte courant les avances faites sur un colis, ne peut plus les réclamer s'il n'est pas réellement payé et lorsqu'il a prévenu tardivement le premier commissionnaire. (Trib. de comm. de la Seine, Teulet et Camberlin, 1-71.)

(1) Goujet et Merger, n. 39; Vincens, t. I, n° 628; Horson, question 35; Troplong *du Privil.*, n° 207; trib. de comm. de la Seine, 21 juillet 1844; Lehir, 1846, p. 51.

(2) Pardessus, n° 541; Devilleneuve et Massé, n° 8.

Celui qui a expédié à un premier commissionnaire, des marchandises avec ordre de les faire passer à un autre commissionnaire pour le compte d'un tiers, est censé connaître que ce tiers destinataire est le propriétaire de la marchandise, et qu'il en peut disposer à volonté. Si donc il arrive que le premier commissionnaire, au lieu de renvoyer au second, remet les marchandises en d'autres mains, et si, par suite, l'expéditeur ne retrouve pas les marchandises pour y exercer telles reprises qui lui conviennent, il n'a pas action contre le commissionnaire. Ce n'est pas à l'expéditeur, mais bien au destinataire, que le commissionnaire doit compte d'un mandat qui lui a été donné pour le compte du tiers destinataire, surtout alors que le destinataire ne se plaint pas et paraît satisfait de la disposition

Par cet exposé rapide l'on aperçoit quels sont les droits du destinataire, quels sont ses devoirs. Les uns et les autres ont un lien intime.

Si, en effet, le destinataire peut refuser la marchandise pour cause d'avarie, il lui importe de faire constater le préjudice légalement, afin d'en obtenir ensuite réparation. L'avarie peut provenir d'une cause indépendante de l'expéditeur et alors le recours ne peut que tomber sur le voiturier. Mais celui-ci a le droit d'opposer aussi toutes les exceptions qui peuvent décharger sa responsabilité. Le voiturier pourrait-il prétendre que si les marchandises avariées, dans une faible partie, dès leur arrivée, ont subi

---

faite par le commissionnaire. (20 juin 1826; rej., S, 26-1-430; D. P., 26-1-308.)

Un commissionnaire de transport qui se charge de marchandises à l'adresse de destinataires, ne peut en refuser la livraison aux destinataires, sous prétexte qu'ils ne présenteraient pas la lettre de voiture, si, d'ailleurs, il ne conteste pas leur identité. (Trib. de comm. de la Seine, 2 mars 1854; Lehir, 1854, p. 292.)

Le commissionnaire est responsable de la fausse direction qu'ont pu prendre les marchandises dont il a entrepris le transport; mais l'action qui résulte de cette responsabilité n'appartient qu'au propriétaire et ne peut être exercée par le vendeur. (Colmar, 18 décembre 1812; S., 16-2-88.) Evidemment, dans l'espèce, le vendeur devrait être désintéressé.

Le commissionnaire est passible envers le destinataire des avances faites sur des marchandises dont il lui a fait connaître l'envoi, mais qui ont été égarées. Il ne peut prétendre qu'il n'a à régler qu'avec l'expéditeur. (Trib. de comm. de la Seine, 29 septembre 1852, Teulet et Camberlin, 1-507.)

un plus grand dommage par suite du refus du destinataire de les retirer, il ne peut être passible de ce dommage? Nous ne le pensons pas. Il y a faute de la part du voiturier qui ne s'est pas empressé d'exercer le droit que lui conférait l'article 106, afin de faire vendre les marchandises avariées aux risques et périls de qui il appartiendra; d'un autre côté, si le destinataire met du retard à exercer l'action que lui donne le même article, il y a aussi incurie de sa part, incurie qui peut être considérée comme une renonciation.

Sans doute le voiturier est le *débiteur*, et, comme tel, il doit faire des offres, agir, mais il a pu penser que son droit était tellement certain qu'il pouvait attendre le destinataire.

Dans ces cas, on le voit, la question d'équité domine; le juge prendra donc en considération les motifs qui ont pu faire agir le voiturier ou le destinataire, et si l'incurie se révèle chez l'un ou chez l'autre d'une manière plus précise, celui-là seul en subira les conséquences.

Ainsi, cette hypothèse que nous venons de faire d'une avarie augmentant tous les jours, doit porter le voiturier ou le destinataire à sortir promptement de la situation qui lui est faite.

Le voiturier doit en effet savoir qu'il est dépositaire, et que comme tel il est responsable de la conservation de la chose; s'il veut se mettre à l'abri de toute responsabilité, il doit donc faire ordonner le dépôt de la marchandise refusée, aux risques et périls de qui il appartiendra.

§ 14. — DE LA FIN DE NON RECEVOIR TIRÉE DE L'ART. 105

Sommaire.

217. Toute action contre le commissionnaire de transports s'éteint par la réception des objets et le paiement du prix de la voiture. Ces deux circonstances doivent être réunies (1). Mais, en ce qui touche la réception des objets, le destinataire a dû pouvoir les vérifier.

---

(1) Sourdat, t. II, n° 1020; Persil, p. 215 et suiv., 227, 262, 263; Pardessus, t. II, n° 547; Locré, t. I, p. 532; Devilleneuve et Massé, n° 84; Dalloz, n°s 366. 462.

On s'est demandé si l'article 105 du Code de commerce n'était pas applicable lorsque le prix avait été payé d'avance, comme cela est d'usage pour les transports par chemins de fer; il a été répondu négativement. (Paris, 27 août 1847; S. V., 47-2-511.)

Pour que l'action du destinataire contre le voiturier soit éteinte, aux termes de l'article 105 du Code de commerce, il faut qu'il y ait eu réception des objets transportés et paiement du prix de voiture. L'extinction de l'action ne peut résulter que de la réunion de ces deux circonstances; le destinataire qui, en recevant la marchandise a refusé de payer le prix du transport, a réservé ainsi tous ses droits contre le voiturier et n'a encouru aucune fin de non-recevoir. (Code de commerce, art. 105; Cass., 22 juillet 1851; Lehir, 1851, p. 523.)

Si le destinataire n'a pas fait de réserves, le voiturier garant ne peut opposer cette exception au voiturier qui le poursuit. (Trib. de

Déjà nous avons dit que le cas fortuit, que le fait imputable à l'expéditeur et au destinataire, déchargeaient le voiturier.

Le tribunal de commerce de la Seine a jugé avec raison, le 16 mars 1852 (Teulet et Camberlin, 1-80), que le commis-

---

comm. de la Seine, 18 octobre 1853, Teulet et Camberlin, 2-283.)

En effet, la seule réception des objets transportés n'éteint pas l'action du destinataire à raison des avaries que ces objets ont souffertes. Il faut de plus qu'il y ait un paiement du prix de transport. (Cass., rej.; 21 janvier 1807; id., 2 août 1842; S. V., 42-1-723; Bordeaux, 5 juillet 1839; S. V., 39-2-522; Cass., 24 juillet 1850; S. V., 50-1-783; *sic.*, Van-Huffel, n° 40, p. 135.)

Le commissionnaire de roulage est responsable des avaries extérieures (Code comm., 98). La réception, sans réclamation ni protestation, d'un ballot de roulage constitue en faveur du commissionnaire une présomption, que ce ballot était en bon état lors de la livraison, *toutefois, cette présomption doit céder à la preuve contraire.*

Le commissionnaire ne peut même s'appliquer la clause de la lettre de voiture qui déclare le voiturier irresponsable du coulage des liquides et des choses fragiles. Quant au voiturier, cette clause est nulle et illicite à son égard, puisqu'il ne peut valablement stipuler l'affranchissement de ses propres faits. (Rennes, 4e ch., 6 mars 1843; Lehir, 1844, p. 314.)

Il a été jugé que le destinataire qui a reçu sans numération préalable, des sacs d'argent à lui adressés, ne peut, par cela seul, être déclaré déchu dans son recours contre le voiturier ou entrepreneur de transports pour déficit trouvé dans les sacs, alors même que l'ouverture en aurait été faite hors de la présence du voiturier, si le destinataire n'a ni payé le transport ni déchargé le registre du voiturier. (Douai, 27 août 1847; S. V., 48-2-268.)

L'article 105 ne s'applique pas non plus au cas où l'action aurait pour objet la réparation d'un préjudice que le destinataire n'a

sionnaire n'était pas responsable du déficit après le déchargement de la marchandise, lorsque par tolérance il l'avait laissée sur son terrain et sans recevoir les frais de magasinage (1).

Mais revenons à l'article 105 et aux exceptions qu'il a soulevées en droit comme en fait.

Le réceptionnaire de la marchandise qui n'en a pas payé le prix a une action contre le voiturier même après la vente opérée pour éviter une plus grande détérioration (2).

Le jugement passé en force de chose jugée sur le paiement des frais de transport n'emporte pas chose jugée à l'égard de la réparation demandée des avaries (3).

Il a été aussi jugé que le paiement des frais de transport au voiturier n'éteint pas l'action contre le commissionnaire de transport s'il existe des avaries imputables non au voiturier, mais au premier commissionnaire (4).

Comme on le voit, la doctrine de cet arrêt est assez subtile et restreindrait singulièrement la portée de l'art. 105 dont nous croyons qu'il serait fait ainsi fausse application. Le voiturier représente en effet, dans l'espèce, le

---

pu reconnaîre à la simple inspection de la caisse, tel, notamment que la soustraction d'une partie des objets contenus dans cette caisse. (Cass., 18 avril 1848 ; S. V., 48-1-399 ; Lehir, 1849, p. 29.)

(1) Voy. aussi trib. de comm. de la Seine, 2 août 1855, Teulet et Camberlin, 4-329, mais *contrà*, s'il y a défaut de soins ; Douai, 11 août 1855, Teulet et Camberlin, 5-376.

(2) Cass., 26 février 1855 ; Teulet et Camberlin, 4-380.

(3) Trib. de comm. de la Seine, 22 novembre 1855, Teulet et Camberlin, 5-51.

(4) Paris, 8 mai 1856, Teulet et Camberlin, 5-428.

premier commissionnaire qui a traité avec l'expéditeur.

218. Mais en présence de la fraude ou de l'infidélité, il n'y a pas de fin de non-recevoir possible ; l'article 105 suppose la bonne foi et on ne pourrait, dans l'espèce, l'invoquer (1).

Le tribunal de commerce de la Seine (3 septembre 1856; Teulet et Camberlin, 6-91), a jugé, par exemple, que celui qui faisait sécher des marchandises avariées par la mouille commettait un dol.

---

(1) Sourdat, t. II, n° 1021.

L'article 105 est inapplicable au cas où il y a eu fraude par voiturier; spécialement, le commissionnaire de transports qui a dissimulé un accident arrivé aux marchandises pendant le voyage, et que l'état des colis ne permettait pas de soupçonner, est non recevable à repousser l'action en avaries intentée contre lui sous prétexte que les marchandises ont été reçues à leur arrivée et le prix de voiture payé, sans aucune réclamation (Cass., rej., 5 avril 1824; *sic.*, Van-Huffel, p. 144 ; Liége, 5 décembre 1822 ; D. A., 2-800; Pardessus, n° 547 ; voyez aussi, Bordeaux, 10 avril 1834 ; S. V., 34-2-430 ; Cass., 18 avril 1848 ; S. V., 48-1-399 ; Pardessus, n° 547.)

L'article 105 ne peut être invoqué par le commissionnaire qui s'est chargé de faire opérer le transport, lorsque les marchandises qui lui ont été confiées ne sont pas réellement arrivées à leur destination ; par exemple, lorsqu'il y a eu échange ou substitution de ces marchandises en route. (Paris, 18 décembre 1830 ; S. V., 31-2 224. Voyez Van-Huffel, p. 147.)

Mais l'article 105 s'applique même au cas où la perte où le déficit des marchandises provient d'un vol commis par des agents intermédiaires employés par le voiturier. (Cass., 29 mai 1826; S., 26 1-443.)

Lorsque celui auquel est adressée une caisse pour le roulage, est absent de son domicile au moment où la caisse y est présentée, il ne peut, si elle a été reçue par le portier de la maison qui a signé

Ainsi, la dissimulation dont se rend coupable le voiturier pour cacher l'accident arrivé aux marchandises, est une fraude, et la réception des marchandises ou le paiement du prix n'a pu créer une fin de non-recevoir, encore bien que les formalités de l'article 106 du Code de commerce n'aient pas été observées (1).

Les règles de cet article, au surplus, ne sont pas restrictives, mais les juges devront cependant examiner avec soin la nature du procès-verbal ou des preuves qui sont présentées (*Vide infrà, in notis*, p. 226, et *suprà*, p. 149.) (2).

On doit aussi décider que l'article 105 ne peut être opposé, lorsqu'il est reconnu que la marchandise, à l'occasion de laquelle on oppose l'article 105, n'est pas celle qui a été expédiée (3).

Un arrêt de la Cour de cassation (ch. des req., 23 mai 1822) a jugé que le commissionnaire intermédiaire, à l'égard du premier voiturier, est un destinataire et que le paiement des frais de transport et la réception des mar-

---

le registre d'émargement et payé le prix du transport, se plaindre, plus tard, d'avaries et demander la réparation au commissionnaire, le portier étant le représentant naturel des locataires de la maison et le réceptionnaire obligé des objets adressés à ces locataires quand ils sont absents au moment de la livraison. (Trib. de comm., de la Seine, 3 juillet 1850; Lehir, 1850, p. 389.)

(1) Dalloz, n°s 468, 469 à 474.

(2) Dalloz, n° 468; voy. cependant *contrà*, arrêt de Bordeaux, 10 janvier 1826; Dalloz, v° *Commissionnaire de transport*, n° 480; Goujet et Merger, n°s 68, 127 et suiv.

(3) Dalloz, n° 474.

« Aux raisons déjà exposées nous ajouterons que l'entrepreneur agit en qualité de commerçant, il fait acte de commerce, ainsi ses droits et ses obligations sont régis par le Code de commerce. Il n'est pas possible de diviser la règle, de l'invoquer contre lui quand elle le condamne, et d'en repousser l'application quand elle lui est favorable!!! D'ailleurs, comment le voiturier pourrait-il distinguer, parmi les colis qui lui sont remis, ceux qui appartiennent à des commerçants, et dont la remise constitue, de la part de ce dernier, un acte de commerce? Cette impossibilité est sensible, surtout lorsque le transport s'effectue sur une grande échelle, par un chemin de fer, par bateaux à vapeur. Cependant, les obligations du voiturier doivent être déterminées à l'avance, et ne peuvent dépendre du hasard, d'une circonstance qu'il ignore (1). »

L'article 105 sera donc applicable même si les objets ont été confiés à un entrepreneur de transports par un non-commerçant.

En traitant ultérieurement de l'article 108 du Code de commerce, nous exposerons la divergence de la doctrine sur l'application de cet article entre commerçants et non-commerçants, et nous rechercherons si l'intérêt des expéditeurs et des destinataires commerçants ou non-commerçants n'exige pas aussi l'application dans ces deux cas de l'article 108.

---

(1) Sourdat, *loco citato*, t. II, n° 1023.

§ 15. — DE L'APPLICATION DE L'ARTICLE 106 ENTRE VENDEUR ET ACHETEUR. — DE LA PRESCRIPTION.

Sommaire.

220. Nous avons dit déjà que les formalités de l'article 106 n'étaient pas sacramentelles entre le commettant et le commissionnaire, *quid entre l'acheteur et le vendeur?*

L'acheteur, malgré l'inobservation des formalités de l'article 106 du Code de commerce, et la réception des marchandises, ou le paiement de la lettre de voiture, conserve toujours son recours contre le vendeur ou l'expéditeur, lorsque les marchandises ne sont pas de la qualité demandée ou sont défectueuses (1). Cette action peut même, ainsi que l'a décidé un arrêt d'Aix, du 15 juillet

(1) Goujet et Merger, n.° 38, 153; Dalloz, n° 475.

1825, être intentée trois mois après la réception de la marchandise (1).

Mais, évidemment, telle ne peut pas être la règle qui devrait être suivie d'une manière générale.

(1) Dalloz, n° 476.

Les formalités de l'article 106 du Code de commerce ne sont exigées que pour la réception des marchandises relativement au voiturier ou au commissionnaire à qui il s'adresse et au nom duquel il agit; malgré leur inobservation, l'acheteur conserve toujours l'action qu'il peut avoir contre son vendeur ou contre l'expéditeur. (Bruxelles, 25 janvier 1816, Goujet et Morgan, p. 495; voy. aussi Aix, 25 juillet 1826; S., 27-2-57; Lehir, 1847, 1re partie, p. 357.)

Voici, sous un autre rapport, la question posée et résolue par M. Lehir (1851, 1re partie, p. 78) :

« Le président du tribunal de commerce doit-il faire droit à une demande de nomination d'experts pour vérification de marchandises, refusées par le destinataire, parce qu'elles ne seraient pas conformes à l'échantillon ou à la demande?

Les experts doivent-ils être nommés, en pareil cas, et l'expertise doit-elle se faire suivant les formes prescrites par l'article 106 du Code de commerce, ou faut-il recourir aux formes ordinaires des articles 302 et suivants du Code de procédure civile?

Ces questions ont beaucoup de rapport avec celles déjà résolues en ce recueil, année 1847, 1-357, où nous avons établi, d'après les autorités les plus imposantes, que les articles 100, 103 et 106 du Code de commerce relatifs aux pertes et avaries de marchandises, s'appliquent tout spécialement au voiturier et aux contestations qui s'élèvent entre le voiturier et le destinataire relativement à ces avaries, mais que, vis-à-vis de l'expéditeur ou vendeur, le destinataire n'est pas tenu de faire pour la vérification, emploi des mêmes voies.

Depuis, un arrêt de la Cour de Douai du 23 janvier 1847, rap-

En effet, l'acheteur ou le destinataire, détenteur des marchandises, s'il ne s'agit pas d'un vice propre, aurait à démontrer qu'elles ne sont pas avariées depuis qu'il les a

---

porté, année 1847, 2-488, a également jugé que la réception de marchandises par l'acheteur sans protestations, ne le rend pas non recevable à réclamer ultérieurement contre leur qualité, et à demander la résolution de la vente.

Il est donc bien certain que les formalités ordonnées par l'article 106, vis-à-vis le commissionnaire de transport au voiturier, ne sont pas exigées vis-à-vis l'expéditeur ou vendeur de la marchandise.

Mais ce qui n'est pas une obligation, peut être un moyen de prouver, de constater, mis à la portée du destinataire. Aussi est-il reconnu généralement et sans exception, que le destinataire peut user de l'expertise et des voies simples et peu dispendieuses de constatation que l'article 106 met à sa portée, tout aussi bien pour prouver les défectuosités intrinsèques de la marchandise, celles attenantes à sa qualité, que pour établir les avaries provenant de la faute du voiturier. Remarquons même qu'il y a tel dommage, telle détérioration qui ne peut, de prime abord et sans vérification, être attribuée plutôt au voiturier qu'à la qualité de la marchandise, ou au vice propre, ou à l'emballage. Si le vice était de telle nature, que la cause en fût douteuse, qu'il pût être attribué, par exemple, soit à la mauvaise qualité de la marchandise, soit au fait du voiturier, il serait de la plus haute importance pour le destinataire de faire vérifier la cause à l'arrivée ; car les marchandises sont censées, à moins de preuve contraire, être sorties en bon état des magasins de l'expéditeur ; et, si le destinataire ne faisait pas constater sur-le-champ que les détériorations ne proviennent pas de la route, l'expéditeur pourrait en rejeter la faute sur le voiturier contre lequel il ne serait plus temps d'agir après la réception des marchandises. »

reçues ou bien qu'il n'a pas pu vérifier l'état des marchandises le jour où elles lui ont été remises par le voiturier (1).

221. La prescription, édictée par l'article 108 du Code de commerce, est d'un an ou de six mois. La prescription est d'un an lorsque la marchandise est expédiée à l'extérieur; elle est de six mois si elle est expédiée à l'intérieur. Le commissionnaire, qui adresse la marchandise à un port français où elle doit être embarquée, n'expédie, quant à lui, qu'à l'intérieur, et alors il ne peut invoquer que la prescription de six mois (2).

---

(1) Dalloz, n° 480.

Le commissionnaire de roulage qui délivre un duplicata de lettre de voiture contre un simple ordre de chargement et avant d'avoir reçu les marchandises à transporter, est responsable, vis-à-vis du destinataire, du prix de la marchandise payée par celui-ci sur la remise du duplicata. (Trib. de comm. de la Seine, 20 octobre 1848; Lehir, 1847, p. 507.)

Le destinataire qui paie à un inconnu le montant d'une lettre de voiture avant que la marchandise lui ait été remise ou qu'elle lui soit offerte, peut être déclaré, quoique la lettre de voiture soit, en général, payable au porteur, responsable envers le véritable propriétaire et condamné à payer une seconde fois. (Trib. de comm. de la Seine, 30 janvier 1855; Lehir, 1855, p. 262.)

Le vendeur qui expédie des marchandises à un commissionnaire à lui désigné par l'acheteur, mais qui néglige d'indiquer au commissionnaire l'acheteur des marchandises, peut être déclaré responsable du retard que l'envoi des marchandises a éprouvé de la part du commissionnaire, et de la perte qui en est résultée par suite d'un événement de force majeure. (8 mars 1847, rej.; S., 27-1-165; D. P., 27-1-164.)

(2) Dalloz, n° 506.

Il faut faire remarquer, comme nous l'avons dit en traitant des exceptions qui peuvent lui être opposées en vertu de l'article 105, que le commissionnaire ne peut invoquer la prescription consacrée par la loi, article 108 du Code de commerce, lorsqu'il y a défaut d'envoi (1). Il en est de même quand la marchandise n'est pas parvenue à sa destination (2); quand il y a retard dans le transport;

---

(1) Goujet et Merger, nº 137; Locré, *Esprit du Code de commerce*, t. I, p. 536.

Il a été jugé que la prescription établie par l'article 108 du Code de commerce en faveur du commissionnaire et du voiturier, pour les cas de perte ou avaries des marchandises, ne s'applique pas au défaut d'envoi. C'est ce qui fut expressément convenu lors de la discussion de l'article 108 au Conseil d'État : la prescription établie par cet article, dit Regnault de Saint-Jean-d'Angely, ne fait pas cesser la responsabilité pour défaut d'envoi, mais seulement la responsabilité pour pertes et avaries. C'est afin que l'on ne pût s'y méprendre, que le texte de l'article a formellement exprimé cette limitation, qui ne l'était pas dans la rédaction que la section avait présentée. (Liége, 20 avril 1814; D. A., 2-800; Locré, *Esprit du Code de comm.*, t. Ier, p. 536; Pardessus, nº 546.) Cependant il a été jugé que la prescription légale dont il s'agit est appliquée s'il y a défaut de remise ou fausse destination des marchandises. (Colmar, 10 juillet 1832; S. V., 33-2-20; D. P., 33-2-60.) Voyez encore *infrà*.

(2) La prescription est applicable lorsque le commissionnaire ou voiturier a confié les marchandises à un tiers qui n'en a pas fait la remise au destinataire. (Paris, 3 août 1829; S., 29-2-254; D. P., 29-2-295; *sic.*, Van-Huffel, p. 124.)

Au cas où le propriétaire des marchandises aurait eu l'intention de ne faire qu'un dépôt chez le commissionnaire, si, dans le fait, le commissionnaire a reçu les marchandises d'une personne qui lui ait

lorsque la saisie est motivée sur ce fait que le commissionnaire n'a pas fait viser les acquits à caution. Enfin, s'il y

---

donné charge de les expédier pour un lieu où les marchandises ont été dissipées. (18 juin 1827, rej ; S., 27-1-460 ; D. P., 27-1-276.)

On peut encore exciper du même article, si les marchandises sont seulement égarées par suite d'une fausse route ou d'une erreur de destination. (18 juin 1838, Cass.; S. V., 38-1-635.)

Au cas où la perte ou le déficit des marchandises provient d'un vol commis par des agents intermédiaires employés par le voiturier. Les mots sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité qui terminent l'article 108 ne doivent s'entendre que de la fraude ou de l'infidélité personnelle au voiturier. (Cass., 29 mai 1826; S., 26-1-443.)

La prescription de six mois s'applique même au cas où les marchandises sont expédiées pour l'étranger, si d'ailleurs le commissionnaire n'a été chargé que du transport à l'intérieur ; dans ce cas, ne s'applique pas la prescription d'un an établie par notre art. 108 pour les expéditions faites à l'étranger. (Bruxelles, 31 août 1814 ; D. A., 2-801.)

A l'encontre de cette jurisprudence qui étend les dispositions de l'article 108, une opinion contraire a été formulée, et qui tend à en restreindre la portée.

Ainsi, la prescription ne peut être invoquée pour le défaut d'envoi des marchandises. (Metz, 25 juin 1821; Liége, 20 avril 1814.)

Ni dans le cas où la marchandise n'a pas été rendue à sa véritable destination. (Paris, 30 septembre 1812; voy. Cass., 21 janvier 1839; S. V., 39-1-489 ; Locré, t. I, p. 536)

Ou bien lorsque sur le refus du destinataire, le commissionnaire devient dépositaire de la marchandise. (Trib. de comm. de la Seine, 15 février 1855 ; Teulet et Camberlin, 4-196.)

Ou lorsque la marchandise a été mal à propos remise à une autre personne que le destinataire et qui n'avait aucun mandat de la recevoir. (Nimes, 20 février 1828 ; S., 28-2-215 ; D. P., 28-2-190.)

a fraude (1). Mais *vide infrà, in notis,* la diversité de la jurisprudence.

La prescription, interrompue pour un colis, ne cesse pas de courir pour l'autre colis, encore bien qu'il fasse partie de l'expédition (2).

222. Les sous-commissionnaires ont, comme le commissionnaire principal, le droit d'invoquer la prescription légale. Cette prescription est interrompue, à leur égard, par l'action dirigée en temps utile contre le commissionnaire principal, s'il y a solidarité entre les divers commissionnaires (3). Or, on a enseigné avec juste raison que les com-

---

Ni à l'action intentée pour cause de retard dans le transport. (Montpellier, 27 août 1830; S. V., 31-2-99; D. P., 31-1-98; voy. trib. de comm. de la Seine, 12 novembre 1845; Lehir, 1846, p. 50.)

Le commissionnaire intermédiaire qui a négligé, comme mandataire spécial, de toucher le prix des marchandises, ne peut invoquer la prescription de six mois. (Trib. de comm. de la Seine, 29 mars 1353; Teulet et Camberlin, 2-629; id. 24 mai 1853; *loco citato,* 2-268.)

(1) Goujet et Merger, n° 138 et suiv.

(2) Goujet et Merger, n° 149; Dalloz, 482.

L'action dirigée par l'expéditeur contre le commissionnaire ou voiturier chargé de faire effectuer un transport, non effectué en réalité, interrompt la prescription légale, même vis-à-vis des commissionnaires et voituriers intermédiaires qui auraient été employés au même transport. (Cass., 5 mai 1829, rej.; S., 29-1-334.)

(3) Le commissionnaire qui, après avoir reçu d'un précédent commissionnaire des marchandises, a reçu, plus tard, avis par lettre de ce précédent commissionnaire, que des poursuites étaient exercées à raison de la perte d'une partie de ces marchandises, ne

missionnaires de transports sont solidairement responsables. (Art. 99, Code de comm.; Grenoble, 20 juin 1849; trib. de comm. de la Seine, 28 janvier 1852; Teulet et Camberlin, 1-9.)

223. M. Sourdat (t. II, n° 1025), pense que la prescription de six mois et d'un an, dont parle l'article 108 du

---

peut opposer la prescription légale contre la réclamation à lui faite après ce délai, un pareil avis, reçu sans observation, équivalant à une mise en demeure, et ce commissionnaire ne peut trouver dans son silence, calculé de manière à laisser passer le délai, un moyen d'échapper à la responsabilité d'un fait qui lui est propre. (Trib de comm. de la Seine, 25 février 1852; Lehir, 1853, page 220; voyez aussi même tribunal, 29 décembre 1852; Teulet et Camberlin, 2-88.)

Le commissionnaire actionné dans le délai de l'article 108 du Code de commerce, à raison de la perte de marchandises à lui confiées, doit appeler, dans le même délai, en garantie, le commissionnaire intermédiaire par lequel les marchandises lui ont été remises; celui-ci peut, si les six mois sont expirés, invoquer la prescription de l'article 108 sans que le demandeur en garantie soit fondé à lui opposer l'article 2257 du Code Napoléon, d'après lequel la prescription ne court pas à l'égard d'une action en garantie tant que l'éviction n'a pas eu lieu. (Trib. de comm. de la Seine, 15 octobre 1844; Lehir, 1845, p. 130.) Il a été aussi jugé que :

Le délai de la prescription fixé par l'article 108 est applicable aux commissionnaires intermédiaires entre eux. Ainsi, est non recevable l'action en garantie formée par un commissionnaire intermédiaire, plus de six mois après que le premier avait été actionné en garantie par l'expéditeur. (Rennes, 11 septembre 1819.) En effet, a-t-on dit, le délai fixé par l'art. 108 du C. de comm. court, à partir du même jour, non-seulement entre le propriétaire des marchan-

Code de commerce, ne peut avoir lieu entre particuliers non-commerçants.

Cependant cet auteur avait enseigné le contraire, pour l'application de l'article 105. M. Sourdat invoque l'opinion de M. Troplong, du *Louage*, nos 903 et 928, et il dit qu'il n'y a pas ici lacune dans le Code civil, ni raison grave de déroger au droit commun. Il nous semble cependant que les raisons invoquées par M. Sourdat en faveur de l'article 105 militent aussi pour l'article 108 (1).

M. Sourdat, *loco citato*, critiquant un arrêt de la Chambre des requêtes, du 14 juillet 1816, enseigne cependant que l'art. 108 est applicable lorsque l'objet à transporter a été

---

dises et le commissionnaire premier chargé de leur transport, mais aussi entre ce commissionnaire et ceux qu'il a chargés lui-même et contre lesquels il aurait à exercer une action en garantie. Peu importe que l'action principale du propriétaire n'ait été introduite qu'à une époque tellement rapprochée de l'expiration du délai, qu'il ne serait plus resté au défendeur le temps nécessaire pour intenter son action en garantie avant l'expiration de ce délai. (Cass., 6 décembre 1830, rej.; S. V., 31-1-35; D. P., 31-1-35; *sic*, Van-Huffel, n° 39.)

Lorsque plusieurs commissionnaires ont été chargés successivement, et pour des distances différentes, d'une expédition à l'étranger, c'est à partir du jour où la marchandise a été remise d'un commissionnaire à un autre, et non du jour où elle est parvenue à sa destination définitive, que court la prescription de l'article 108 du Code de commerce. (Bruxelles, 31 août 1814; D. A., 2-801.)

(1) Voy. Dalloz, n° 501; Pardessus, t. II, n° 554; Persil, p. 257; Duvergier, *du Louage*, t. II, n° 322; Goujet et Merger, n° 152; Troplong, *loco citato*, n° 928; Zachariæ, t. III, p. 44.

confié par un particulier à un entrepreneur de transport (1).

La Cour de Rennes, 25 juillet 1820, a décidé, il est vrai, que le commissionnaire avait le droit d'opposer la prescription à un destinataire non-commerçant, mais s'il était acheteur de la marchandise pour la revendre. Cet arrêt serait donc la reproduction, en quelque sorte, de l'arrêt de

---

(1) Persil, p. 266.

La prescription de six mois établie par l'article 108 du Code de commerce en faveur des commissionnaires de transports et des voituriers, n'est applicable qu'aux matières commerciales; elle ne peut être opposée à un particulier non-commerçant qui réclame des effets par lui donnés à transporter. (14 juillet 1816, rej.; S., 17-1-300; D. A., 2-801; *sic*, Zachariæ, t. III, p. 44, Troplong, *du Louage*, t. III, n° 928.)

Jugé en sens contraire et avec plus de raison. (Rennes, 25 juillet 1820; *sic*, Pardessus, n° 554; Vazeille, *Prescript.*, t. II, n° 745, qui cite Locré; Duvergier, *Louage*, t. II, n° 332; Persil et Croissant, p. 267; Foucher, *Comment.* de la loi du 25 mai 1838, n°s 97 et suiv.; Devilleneuve et Carette, *Collect. nouv.*, 6-2-294; Van-Huffel, p. 131; voy. aussi Favard, v° *Prescript.*, sect. 4, n° 2.)

Ainsi, la prescription établie par l'art. 108 du Code de commerce, en faveur des commissionnaires et voituriers, peut être opposée dans tous les cas, sans autre exception que ceux de fraude ou d'infidélité, et sans qu'il y ait lieu de distinguer si l'expéditeur est commerçant ou s'il est non-commerçant.

Cette prescription est applicable aux envois de fonds comme aux envois de marchandises. (Cour d'appel de Rennes, 25 mars 1852; Lehir, 1852, p. 340; Teulet et Camberlin, 2-137.)

La Cour de Rennes établit que l'entreprise de messageries fait un acte de commerce, soit qu'elle traite avec un commerçant ou un non-commerçant, le législateur n'ayant pas fait une distinction.

la Cour de cassation du 14 juillet 1816. Mais pourquoi ne pas décider que l'article 108 est applicable entre non-commerçants; l'expédition des affaires ne l'exige-t-elle pas? Si l'art. 105 est applicable entre non-commerçants, il nous semble donc qu'il en devrait être ainsi pour l'art. 108(1).

224. Suivant M. Persil, p. 265, le commissionnaire n'a pas besoin, pour invoquer de la prescription, de faire constater la perte de la marchandise. L'article 108 du Code de commerce est, en effet, muet sur ce point (2).

En thèse générale, s'il n'a pas été fixé de délai pour la remise de la chose à transporter, la prescription ne court pas (3).

La prescription ne peut être invoquée, pour la première fois, devant la Cour de cassation, mais elle pourrait l'être en appel, ce ne serait point là une nouvelle demande (4).

---

(1) Dalloz, n° 503; voy. aussi Rennes, 25 mars 1852; Teulet et Camberlin, 2-137.

(2) Dalloz, n° 481.

Les commissionnaires de roulage ou voituriers peuvent invoquer la prescription établie par l'article 108, sans être tenus de constater la perte des marchandises; il suffit qu'il n'y ait ni fraude ni infidélité de leur part. (8 mars 1819, Cass.; S., 19-1-333; D. A., 2-802; sic., Van-Huffel, p. 123)

(3) Dalloz, n° 502.

Lorsque la lettre de voiture ne précise pas le délai dans lequel le transport des marchandises doit être effectué, tout délai utile pour la prescription se trouve sans point de départ; l'article 108 n'est donc pas, dans ce cas, susceptible d'une application littérale (Pau, 16 décembre 1814; S., 16-2-62; D. A., 2-797.)

(4) Dalloz, n° 494; Voyez cependant, sur la nécessité reconnue

On peut renoncer à la prescription, soit expressément, soit tacitement. Le destinataire pourra donc opposer au commissionnaire une renonciation expresse ou tacite.

En fait, le commissionnaire, qui demande un délai pour faire arriver la marchandise, renonce à la prescription.

Mais le commissionnaire, qui offre de prouver qu'il a remis le ballot, objet du litige, ou qui a fourni la preuve ordonnée conformément à ses conclusions subsidiaires, ne renonce pas au bénéfice de la prescription (1).

Si un procès-verbal, conforme aux prescriptions de l'article 106, a été fait pour constater des avaries, un droit nouveau a pris naissance, et alors la prescription légale ne peut plus être opposée par le commissionnaire (2).

Le commissionnaire qui s'est borné à réclamer la marchandise aux commissionnaires intermédiaires ne nous paraît pas, par ce fait, avoir interrompu la prescription à l'égard de l'expéditeur (3).

---

de l'application de l'art. 106, trib. de comm. de la Seine, 20 avril 1852, Teulet et Camberlin, 1-155.

(1) Dalloz, n° 495.

La prescription de six mois établie par l'article 108, au cas de perte des marchandises, n'est pas interrompue par la demande d'un délai formé avant l'expiration des six mois par le commissionnaire ou le voiturier, à l'effet de rechercher les marchandises perdues. (Rés. impl., Paris, 3 août 1829; S. V.; 29-2-254.)

(2) Dalloz, n° 496.

(3) Arg. de l'art. 2244 C. Nap.; Dalloz, n° 501; *contrà*, Cour de cass. (ch. des req.), 28 mars 1820. Il a été encore jugé que le commissionnaire de transport qui répond aux réclamations de celui dont il tient la marchandise à expédier, qu'il va se replier en garan-

Les juges, qui admettent la prescription, doivent préciser le jour où la marchandise a été rendue et ne pas se borner à dire qu'elle a été livrée dans le sixième mois, sans en indiquer le quantième; s'il en était autrement, leur décision serait susceptible de cassation car alors ils oublient de suivre le sens rigoureux de la loi (1).

225. Nous ferons, pour l'article 108 du Code de commerce, une observation analogue à celle qui a été faite pour l'article 106, *suprà*, en ce qui concerne les droits de l'acquéreur contre le vendeur (2) la prescription de six mois ou d'un an n'est pas applicable (3). Mais il est certain que l'acheteur qui réclamera une réfaction sur la marchandise

---

tie contre son correspondant consignataire, ne peut plus invoquer la prescription acquise, à laquelle, en reconnaissant ainsi sa responsabilité, il a tacitement renoncé. (C. Nap. art. 2221; C. comm. art. 108; Colmar, 31 décembre 1856, *Journal* de M. Neyremand); arrêts de Colmar, 1857, p. 188); M. Dalloz, voy. *Prescription*, n° 57, enseigne que le renonçant doit avoir agi en connaissance de cause. (*Sic*, Troplong, *Prescription*, n° 55).

La Cour de cassation a décidé, par arrêt du 15 décembre 1829 (D. 30-1-38), que demander des délais pour payer n'est pas renoncer à la prescription; la Cour de Bordeaux a jugé dans le même sens, le 7 février 1827 (D. 27-2-72) lorsqu'on répond qu'on est prêt à payer si le demandeur exhibe un titre.

(1) Dalloz, n° 502.

(2) La prescription de six mois n'est pas applicable à l'acheteur qui réclame du vendeur une indemnité, pour vice existant dans les marchandises : l'article 103 concerne uniquement l'expéditeur et le voiturier. (Bordeaux, 25 avril 1828; S. 28-2-258; D. P., 28-2-156.)

(3) Dalloz, n° 505.

ou qui demanderait un laissé pour compte pourrait, après un long espace de temps, être repoussé dans sa demande. La présomption de la bonne qualité de la marchandise s'élèverait en effet contre lui.

226. On a pensé que les tribunaux avaient un pouvoir souverain pour apprécier l'acte du commissionnaire ou du voiturier qui se défend en invoquant la prescription. C'est ce qu'a décidé la Cour de cassation, chambre des requêtes, 7 décembre 1825; mais comme on l'a dit, avec raison (1), c'est là une erreur, car il y a là qualification par les tribunaux et non simple appréciation d'acte. La Cour de cassation est donc valablement saisie.

227. Le commissionnaire répond de la fraude de ses agents directs, ainsi la prescription ne saurait être opposée si la fraude a été commise par un commissionnaire intermédiaire; mais la prescription serait opposable si la lettre de voiture porte que le commissionnaire est affranchi de la faute des commissionnaires intermédiaires (2).

---

(1) Dalloz, nº 496.

(2) Dalloz, nºs 343, 498, 499.

Les effets confiés aux roulages des messageries, qui ne sont pas réclamés dans les six mois de l'arrivée à leur destination, sont vendus par voie d'enchères publiques à la diligence de la régie. (Décret du 13 août 1810.) En voici les termes:

« Art. 1er. — Les ballots, caisses, paquets et tous autres objets qui auraient été confiés, pour être transportés par l'intérieur du royaume, à des entrepreneurs, soit de roulage, soit de messageries par terre ou par eau, lorsqu'ils n'auront pas été réclamés dans le délai de six mois, à compter du jour de l'arrivée au lieu de leur des-

M. Dalloz, v° *Commissionnaire*, n° 496, justifie ainsi cette doctrine :

Nous avons à nous demander en quel cas la fraude ou l'infidélité du commissionnaire empêche la prescription de courir. Et tout d'abord il est facile de comprendre que la fraude ou l'infidélité du commissionnaire lui-même empêche

---

tination, seront vendus par voie d'enchère publique, à la diligence de la régie de l'enregistrement, et après l'accomplissement des formalités suivantes.

« Art. 2. — A l'expiration du délai qui vient d'être fixé, les entrepreneurs de messageries et de roulage devront faire aux préposés de la régie de l'enregistrement la déclaration des objets qui se trouvent dans le cas de l'article précédent.

« Art. 3. — Il sera procédé par le juge de paix, en présence des préposés de la régie de l'enregistrement et des entrepreneurs des messageries ou du roulage, à l'ouverture et à l'inventaire des ballots, malles, caisses et paquets.

« Art. 4. — Les préposés de la régie de l'enregistrement seront tenus de faire insérer dans les journaux, un mois avant la vente des objets non réclamés, une note indiquant le jour et l'heure fixés pour cette vente, et contenant en outre les détails propres à ménager aux propriétaires de ces objets la faculté de les reconnaître et de les réclamer.

Art. 5. — Il sera fait un état séparé du produit de ces ventes, pour le cas où il surviendrait dans un nouveau délai de deux ans, à compter du jour de la vente, quelque réclamation susceptible d'être accueillie.

« Art. 6. — Les préposés de la régie de l'enregistrement et ceux de la régie des droits réunis, sont autorisés, tant pour s'assurer de la sincérité des déclarations ci-dessus prescrites, que pour y suppléer, à vérifier les registres qui doivent être tenus par les entrepreneurs des messageries ou de roulage. (Décret 13 août 1810.)

qu'il puisse se libérer de la responsabilité qu'il a encourue pour ses faits personnels. Mais lorsque la fraude ou le dol proviennent du commissionnaire intermédiaire ou du voiturier, nous pensons qu'il faut distinguer le cas où le sous-commissionnaire et le voiturier sont les agents du commissionnaire auquel la remise de la chose a été faite par l'expéditeur, de celui où ce voiturier et ce sous-commissionnaire traitent, au contraire, en leur nom particulier, et ne dépendent en rien de celui qui leur a remis la chose. Au premier cas, comme tout commettant répond des faits de ses préposés, ainsi que nous le montrerons au mot *Responsabilité,* nous croyons que le commissionnaire, dont les agents ont commis la fraude, répondra des faits de ces préposés, tandis que si les voituriers ou les commissionnaires n'ont été que les intermédiaires employés par eux, comme sont ceux qui sont chargés par les commissionaires d'entrepôt, ils pourront invoquer la prescription de l'article 108 du Code de commerce. (Req., 7 déc. 1825, aff. Durand, n° 197). — Cependant cette solution peut, au premier abord, paraître difficile à admettre; on peut objecter que, vis-à-vis de l'expéditeur, le sous-commissionnaire ou le voiturier ne sont que les préposés du premier commissionnaire. Mais il n'en est pas ainsi : les commissionnaires d'entrepôt agissent pour leur compte, et ils ne peuvent être considérés comme les préposés du commissionnaire auquel les marchandises ont été remises qu'autant que l'expéditeur a stipulé que le commissionnaire expédierait lui-même directement les marchandises sans se servir d'aucun intermédiaire.

§ 16. — DES OBLIGATIONS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT PAR RAPPORT AUX VOYAGEURS, ET DES OBLIGATIONS DES VOYAGEURS EUX-MÊMES.

Sommaire.

228. Droits et obligations communs aux messageries et aux voyageurs;
229. L'entrepreneur de transport qui a promis une place ne peut se départir de sa promesse;
230. Délai dans lequel les voyageurs doivent être rendus à destination;
231. Accidents qui arrivent aux personnes; responsabilité des messageries par le fait du postillon;
232. De la prescription; action civile; action publique.

228. Nous aurions pu placer ce paragraphe immédiatement après celui que nous avons consacré aux messageries, mais nous lui avons assigné une place ultérieure, afin d'exposer d'abord les principes communs aux entrepreneurs de transport.

En dehors des obligations dérivant des lois de police et qui leur sont prescrites, les entreprises de messageries qui transportent les personnes, sont soumises à certaines obligations.

Mais, se rendre à l'heure du départ, ne pas dépasser le poids convenu, n'enfreindre aucun des règlements imposés par l'autorité compétente, payer le prix de la place (1),

(1) Les arrhes sont acquises au messageries en cas de dédit de la part du voyageur. Antérieurement à l'an VI, elles étaient de moitié de la place.

acquitter les droits dus, donner décharge des objets transportés (1), telles sont aussi les obligations principales des voyageurs.

Lorsque nous traiterons des Chemins de fer, nous aurons à faire connaître les dispositions principales de la loi qui règle toutes les mesures de police des chemins de fer s'appliquant aux voyageurs aussi bien qu'à l'administration des chemins.

229. L'entreprise des messageries a donc des devoirs à remplir envers le voyageur. Si elle a promis une place, elle ne peut se départir de sa promesse (2); elle doit procurer au voyageur les moyens nécessaires pour se rendre à sa destination (3).

M. Troplong, du louage n° 906, enseigne que l'administration des messageries doit donner au voyageur la place qu'il a louée, l'en faire jouir paisiblement pendant la route; le voyageur, selon les usages, doit être clos et couvert (4).

---

(1) L'art. 105 est également applicable au voyageur accompagnant ses effets dans une diligence, lorsqu'une partie de ces effets se trouve perdue. (9 novembre 1829, rej.; S., 29-1-411.)

(2) Trib. de comm. de la Seine, 16 mars 1843.

(3) Voy. Sourdat, t. II, n° 976, 997.

(4) Le directeur d'une voiture publique qui a promis une place pour une certaine destination, ne peut, même quand il n'y a pas eu d'arrhes, la donner arbitrairement à un autre, sans encourir des dommages-intérêts. (C. N. 1134.)

Le pourrait il, si le nouveau voyageur, pour obtenir la préfé-

rence, avait arrêté et payé sa place pour une destination plus éloignée ?

Voici à cet égard comment a statué la Cour de Pau, 18 mai 1855.

La Cour,

« Attendu qu'il est établi au procès que le 14 septembre dernier, à Périgueux, le sieur Gibiat, directeur des Messageries du Centre, promit au sieur Caunière une place pour Bergerac dans la voiture qui fait le service d'Angoulême à Agen, passant par Périgueux ; qu'il ne fut cependant pas donné d'arrhes ;

« Attendu que, si cette promesse ne fût que conditionnelle, le sieur Gibiat n'était cependant pas maître de s'en affranchir sans motifs légitimes ;

« Attendu que, d'après les art. 1134 et 1135 C. Nap., les conventions légalement formées doivent être exécutées de bonne foi, et qu'elles obligent à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation d'après sa nature ;

« Attendu qu'il est incontestable que, s'il n'y avait point eu de place vacante dans la voiture à son arrivée à Périgueux, parce que tous les voyageurs auraient dû continuer leur voyage, la promesse de Gibiat demeurait comme non avenue ;

« Mais attendu qu'il n'en a point été ainsi :

« Attendu que deux places se trouvaient vacantes ; qu'il est avéré qu'elles ont été données à M. Kermaigant, ingénieur des ponts et chaussées, allant à Bergerac, et à l'exclusion de Caunière qui avait, le premier, reçu la promesse conditionnelle de Gibiat ;

« Attendu que ce dernier prétend, il est vrai, qu'il avait eu le droit de donner la préférence à Kermaingant, qui s'était engagé à payer *au besoin* jusqu'à une destination plus éloignée que Bergerac, bien qu'il dût s'arrêter en cet endroit ;

« Attendu qu'il résulte manifestement des documents mêmes

pour remplir les formalités relatives aux passe-ports (1).

230. Les entreprises de messageries ou autres voitures

---

produits par Gibiac que Kermaingant n'a payé que pour le parcours de Périgueux à Bergerac;

« Que dans de telles circonstances, on ne peut considérer la préférence donnée à ce dernier que comme un acte de complaisance injuste, au mépris d'une obligation déjà prise envers Caunière;

« Attendu qu'il est dès lors inutile d'examiner, dans l'espèce, si l'administration des Messageries aurait eu le droit de se dégager de sa promesse conditionnelle envers Caunière, dans le cas où Kermaingant aurait réellement arrêté et payé la place jusqu'à Villeneuve dans le but d'obtenir la préférence sur ledit Caunière;

« Attendu que les premiers juges ont donc, avec juste raison, décidé que l'administration des Messageries avait manqué à son engagement;

« En ce qui touche la fixation des dommages-intérêts;

« Attendu qu'il y a quelque exagération dans le chiffre alloué à l'intimé, qui avait un moyen facile de se faire transporter le même jour à Bergerac...,

« Par ces motifs;

Maintient le jugement rendu le 28 novembre 1854 par le tribunal de commerce de Périgueux, en ce qu'il reconnaît que Gibiat a manqué à son obligation en donnant à Kermaingant la place pour Bergerac promise à Caunière; et faisant droit dudit appel en ce qui touche la fixation des dommages-intérêts, émendant quant à ce, fixe à 150 fr. la somme au paiement de laquelle Gibiat demeure condamné, tant pour le préjudice souffert par suite du retard de son départ que pour les voies de fait exercées contre lui et pour la perte de son manteau, etc., etc. » (Lehir, 1855, p. 531.)

(1) Dalloz, n° 413.

Un service de messageries, autre que les malles-postes, qui entreprend de transporter en France les sujets étrangers, s'oblige

transportant des voyageurs sont-elles tenues de rendre ceux-ci dans un certain délai à leur destination?

Ou le délai est fixé, ou il ne l'est pas.

Il est incontestable que si dans le bulletin, le délai du transport est fixé, l'administration est tenue d'y satisfaire sous peine de dommages-intérêts; au contraire, si ce délai n'est pas déterminé, c'est aux juges à apprécier dans quel temps moral le transport aurait dû être fait.

Les cas de force majeure doivent toujours excuser l'administration qui les prouverait.

231. Si l'administration est déclarée responsable des accidents (1) qui arrivent aux personnes, elle doit les réparer par des dommages-intérêts proportionnés au préjudice, peu importe que le voyageur ait pris une autre place que celle arrêtée d'abord (2).

---

naturellement de laisser aux étrangers qui profitent de ce service le temps nécessaire pour remplir aux villes frontières les formalités imposées par la loi, et, par exemple, pour faire viser leurs passeports; si donc le conducteur de l'une de ces messageries, après s'être arrêté dans une ville, en part sans que l'un des voyageurs ait eu le temps nécessaire pour remplir ces formalités, et même sans ce voyageur, les propriétaires de l'établissement sont tenus de l'indemniser. (C. Nap., art. 1383; Colmar, 19 mars 1827; D. P., 28-2-25.)

(1) Lorsque deux postillons de deux diligences cherchent mutuellement à se dépasser, et que l'une d'elles verse, elles sont passibles toutes deux des dommages-intérêts auxquels cet accident donne lieu. (C. Nap., 1383 et 1384; Rouen, 24 février 1821; D. A., 10-795.)

(2) Grenoble, 7 mars 1834; art. 475 Code pénal; Voy. Dalloz, n° 418; Sourdat, t. II, n° 977, 978.

Mais, l'accident qui arrive lorsque le voyageur descend de l'impériale, la voiture étant en marche, n'est pas à la charge des messageries, ainsi que l'a déclaré la Cour de Douai (1).

Dans une autre espèce il s'agissait d'un voyageur pris en surcharge; les messageries furent d'abord condamnées; mais la cour de Lyon, 17 janvier 1844, jugea le contraire, laissant au voyageur, en contravention, la responsabilité de la surcharge, et par conséquent des blessures qui en étaient résultées.

La cour d'appel de Paris a jugé, le 5 janvier 1842, que le blessé qui seul signe un écrit par lequel il renonce à toute indemnité ne s'engage pas, parce que la transaction doit être signée par écrit fait en double. La transaction faite avec un blessé ne l'engage pas non plus si elle a été surprise à sa bonne foi. Alors, en effet, il n'y a pas le consentement libre exigé pour tous les contrats (2).

M. Sourdat, dans le n° 978 notamment, examine la question de savoir si la faute du postillon doit entraîner la responsabilité de l'entrepreneur des messageries, encore bien que les chevaux appartiennent au maître de poste. M. Sourdat, *loco citato*, se prononce pour l'affirmative en ces termes:

« La faute des préposés oblige naturellement l'entrepreneur qui les a commis à leurs diverses fonctions (3). Celui-ci

(1) Douai, 20 décembre 1839; voy. aussi trib. de comm. de la Seine, 9 août 1843; trib. de comm. de la Seine, 19 novembre 1844.

(2) Paris, 10 janvier 1846.

(3) Ordonn., du 16 juillet 1828, art. 8.

est responsable de l'imprudence du conducteur et du postillon.

Cependant, si le postillon et les chevaux sont fournis par un maître de poste, pourra-t-on considérer le postillon comme étant momentanément le préposé de l'entrepreneur de messageries, et les chevaux comme lui appartenant? — La Cour de Paris a jugé l'affirmative, et le pourvoi formé contre son arrêt a été rejeté, le 27 mars 1835 (1), par la chambre criminelle de la Cour de cassation.

Depuis, la même chambre a décidé que la contravention résultant de la trop grande vitesse des chevaux est à la charge du postillon et du maître de poste seuls (2). Mais il ne s'agissait, dans l'espèce, que de l'application des peines de police à un fait positif et prévu par la loi (3). La décision eût peut-être été différente s'il eût été demandé des dommages-intérêts contre le conducteur, pour avoir négligé de surveiller le postillon et d'arrêter sa marche trop rapide. »

232. La prescription pour les accidents arrivés aux voyageurs n'a lieu que par trente ans.

Si le délai qui donne lieu à l'action en dommages-intérêts est qualifié par la loi pénale, la prescription de l'action civile est, suivant M. Sourdat, t. II, n° 1027, la même que pour l'action publique. Ainsi, suivant cet auteur :

« Le système de la loi, par rapport à la durée de l'action

(1) D., 40-1-345, S., 35-1-568.

(2) Cass., 26 août 1841.

(3) Ordonn., du 16 juillet 1828, art. 26; Cod. pén., 475, 4°.

en réparation du dommage causé par un delit, est de l'unir, de l'associer avec l'action publique, de telle sorte qu'en général elles naissent et finissent au même instant (C. inst. crim., 2, 637, 638, 640.)

« Nous disons, en général, car il y a des exceptions à cette règle; on peut citer, pour exemple, la disposition de l'article 29 de la loi du 26 mai 1819.

« Ce système est rationnel, puisque la cause des deux actions est dans le mêmefait. Les conséquences qu'elle peut avoir par rapport à la partie lésée, comme par rapport à la société en général, doivent se faire sentir pendant le même espace de temps. »

« Le motif qui doit principalement déterminer le législateur à établir un délai assez court pour la prescription de l'action pénale, c'est qu'au bout d'un certain espace de temps les preuves du délit et les moyens qu'aurait l'accusé de démontrer son innocence ont disparu. Ainsi la faculté qui serait donnée aux représentants de l'ordre social de poursuivre indéfiniment, serait dans leurs mains une arme souvent inutile et quelquefois dangereuse. On peut craindre aussi de perpétuer des causes de haine et de trouble entre les familles; la vindicte publique elle même cède devant le besoin de la paix (1).

---

(1) Cette pensée est exprimée dans le rapport de M. Louvet au Corps législatif.

§ 17. — DE LA FIN DU CONTRAT.

Sommaire.

233. Fin du contrat; rupture du voyage imputable à l'expéditeur ou au voiturier. — Force majeure.

233. Le contrat en matière de transport finit le plus ordinairement par la remise, en temps utile, de l'objet non avarié et entier au destinataire, et par le paiement du prix du transport.

En effet, dans l'espèce, le destinataire n'a aucune réclamation à faire, et le voiturier est aussi complétement désintéressé.

Mais le contrat peut être résilié par la rupture du voyage ou par suite de faits arrivant pendant le voyage. Ce n'est plus le cas que nous signalions plus haut.

Il y a lieu de distinguer, pour celui-ci, s'il existe un fait imputable à l'expéditeur ou au voiturier, que le voyage soit commencé, ou qu'il ne le soit pas.

Si l'expéditeur est responsable, et lorsque le voyage est commencé, il doit tout le prix (1); lorsque le voyage n'est pas commencé, les parties supportent leurs frais respectifs (2).

---

(1) Dalloz, n° 439-440; Troplong, *du Louage*, n° 912.

(2) Dalloz, *loco citato*; Pardessus, t. II, n° 552; Devilleneuve et Massé, v° *Commissionnaire de transport*, n° 27.

« Quoiqu'un expéditeur ait stipulé que le commissionnaire de transport fera parvenir à leur destination les marchandises expé-

L'expéditeur ne doit au voiturier aucuns dommages-intérêts lorsque la rupture du voyage a lieu par suite de force majeure (1).

Dalloz (*loco citato*, n° 440), Pardessus (t. II, n° 552), pensent que l'expéditeur, qui a chargé de Bordeaux à Paris, ne doit que le prix de la route jusqu'à Angoulême, s'il arrête la marchandise dans cette ville. Il en serait autrement, suivant ce dernier auteur, s'il s'agit d'une administration faisant le service régulier. Cette distinction du savant jurisconsulte ne nous paraît pas admissible, car l'entrepreneur, qui s'est chargé d'un transport de Bordeaux à Paris, a pu compter sur un chargement en retour que peut-être il ne rencontrera pas à Angoulême.

L'on voit donc qu'il peut être dû, suivant les cas, le prix total du transport au voiturier.

Si un expéditeur a fait un marché pour aller chercher des marchandises dans un lieu où elles ne se trouvent pas et que le voiturier soit parti, il est dû au voiturier le prix

---

diées, sans rompre charge, sous clause pénale de perte de la moitié du prix de voiture, il ne peut réclamer l'exécution de cette clause pour le fait qu'à son arrivée à Bercy, le voiturier, obligé de diviser les colis de l'expéditeur en raison de leurs destinations différentes, les aurait fait camionner jusqu'aux gares des chemins de fer ou autres destinataires, ce camionnage, d'après les usages constants admis en manière de roulage, ne constituant pas une rupture de charge, et n'entraînant pas par conséquent pour le voiturier la pénalité stipulée. (Trib. de comm. de la Seine, 11 novembre 1852, Lehir, 1852, p. 590.)

(1) Dalloz, n° 438.

du transport convenu, alors même que ces marchandises auraient péri par cas fortuit.

Dans le droit maritime, le Code de commerce a prévu les cas suivants qui, selon les circonstances, pourront être invoqués pour le transport par terre :

« Si le navire est arrêté au départ, pendant la route, ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affréteur, les frais du retardement sont dus par l'affréteur. Si, ayant été freté pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement. » (C. de comm., art. 294.)

« Le capitaine est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur, si, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant sa route, ou au lieu de sa décharge. Ces dommages-intérêts sont réglés par des experts. » (C. de comm., art. 295.)

« Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur est tenu d'attendre, ou de payer le fret en entier. Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre. Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé. » (C. de comm., art. 296.)

« Le capitaine perd son fret, et répond des dommages-intérêts de l'affréteur, si celui-ci prouve que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer. La preuve est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ. » (C. de comm., art. 297.)

« S'il arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est en route, et qu'il soit obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû au capitaine que le fret de l'aller, quoique le vaisseau ait été affrété pour l'aller et le retour. » (C. de comm., art. 299.)

« Si le vaisseau est arrêté dans le cours de son voyage par l'ordre d'une puissance, il n'est dû aucun fret pour le temps de sa détention, si le navire est affrété au mois; ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage. La nourriture et les loyers de l'équipage, pendant la détention du navire, sont réputés avaries. » (C. de comm., art. 300.)

« Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis. Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire. (C. de comm., art. 302.) »

L'expéditeur qui devait faire transporter des marchandises, plus loin que le lieu où elles ont péri par un cas fortuit, ne doit le prix du transport que jusqu'à ce lieu (1).

---

(1) Dalloz, n° 439; Pardessus, t. II, n° 550, s'exprime ainsi sur cette même question.

« L'impossibilité, de la part de l'expéditeur, d'exécuter l'engagement qu'il a pris de donner des objets à transporter, est une cause légitime de la résiliation du contrat. Ainsi, lorsqu'on a fait, avec un voiturier, une convention pour qu'il transporte des marchandises dans un lieu, si quelque loi vient à défendre ce transport, si la guerre, une interdiction prononcée par le gouvernement, ou toutes autres causes semblables, ne permettent plus qu'il s'effectue, la convention doit être résiliée de plein droit, sans dommages-intérêts de part ni

Lorsque la résiliation du contrat de transport a lieu par le fait du voiturier, il peut être soumis à des dommages-intérêts vis-à-vis de l'expéditeur; mais si la force majeure tombe sur le voiturier, le prix du transport seulement n'est pas dû (1).

---

d'autre: le transport n'ayant pas lieu, par suite d'événements dont aucune des parties n'est responsable, chacune supporte les frais des préparatifs qu'elle a pu faire. Mais si un expéditeur avait fait marché, avec un voiturier, pour qu'il aille chercher certaines choses dans un lieu, et qu'elles ne s'y trouvent plus, parce qu'elles auraient péri, ou autrement, il devrait le prix de transport convenu. »

(1) Dalloz, n° 440. « Dans le cas, dit cet auteur, où il survient un fait de force majeure, on a distingué trois cas: 1° ou le transport est empêché par suite du fait de celui dans l'intérêt duquel il était effectué, et alors celui-ci doit payer le prix du transport: par exemple, si un navire était saisi en sortant du port, parce que l'expéditeur chargé de remplir certaines formalités s'en était abstenu (Code de comm., 294; L. 61, § 1, ff. *Loc. cond.*; M. Troplong, *Louage*, n° 912); 2° ou la force majeure tombe sur le voiturier, alors le prix ne doit être payé qu'en raison de l'utilité que l'expéditeur retire du voyage, de telle sorte que si la voiture ou le navire venait à se perdre, l'expéditeur ne tirant aucune utilité du voyage, il ne serait dû aucun prix, et au contraire, le nautonnier qui en aurait reçu une partie serait tenu de rendre ce qu'il aurait reçu (Voy. en ce sens, Voët, *ad Pandect.*, *loc. cond.*, n° 27; Troplong, n° 913); 3° enfin le troisième cas se réalise quand la force majeure ne frappe ni sur l'une ni sur l'autre des parties. Dans cette hypothèse, s'il n'y a pas eu de voyage commencé, les parties supportent leurs frais respectifs. Si le départ a eu lieu, et que la voiture arrive à destination où on l'empêchera de se décharger, le voyage sera dû. (M. Troplong, du *Louage*, n°s 714 et 915.) »

§ 18. — DE LA JURIDICTION ET DE LA COMPÉTENCE.

Sommaire.

234. Les entrepreneurs de transports sont justiciables des tribunaux de commerce;
235. Cas où un non-commerçant traite avec un commissionnaire de transport; Où doit-on assigner l'expéditeur ou le destinataire? Droit de l'expéditeur et du destinataire au point de vue de l'action;
236. Quand le tribunal de l'expéditeur ou celui du destinataire doit-il être saisi des questions soulevées contre le commissionnaire? Mise en cause; Délai des demandes en garantie; Notes sur l'application de l'article 420 du Code de procédure civile;
237. De la compétence des juges de paix; renvoi au chapitre des Chemins de fer.

234. Les entrepreneurs de transports sont justiciables des tribunaux de commerce, puisqu'ils sont commerçants (1). (Art. 632, Code de comm.)

235. Si un non-commerçant a traité avec un commissionnaire de transport, il peut le traduire à son choix devant le tribunal civil (2) ou devant le tribunal de commerce.

Le voiturier demandeur doit assigner devant le tribunal civil, si le défendeur est non-commerçant.

L'expéditeur doit être assigné devant le lieu de son domicile pour refus de charge, et devant le tribunal du lieu où la décharge a lieu, s'il s'agit du paiement du

---

(1) Le tribunal de commerce est compétent pour connaître des contestations relatives à un transport effectué par un particulier, bien qu'il ne soit point commissionnaire de profession. (Pau, 20 avril 1822; voy. Goujet et Merger, v° *Commissionnaire de transport*, n° 121.)

(2) Cass., 12 décembre 1836.

prix ou de contestation sur avaries; il en sera de même pour le destinataire qui s'est livré quoique sous réserve.

L'action pour perte ou retard appartient aussi bien à l'expéditeur qu'au destinataire, à moins que la marchandise ne voyage aux risques du destinataire (1). Mais lorsque le destinataire s'est livré avec réserve pour avaries ou retard, il s'est rendu propre la chose transportée; seul il a le droit d'exercer l'action.

236. Le tribunal du lieu de l'expéditeur ou du destinataire est celui devant lequel la demande contre le voiturier doit être portée (2).

Dans le premier cas, s'il s'agit de l'action exercée par l'expéditeur, pour difficultés relatives au chargement ou à la perte des effets non parvenus au destinataire et qui voyageaient aux risques de l'expéditeur, ou enfin pour refus par suite de livraison tardive (3).

Dans le deuxième cas, s'il s'agit du refus du destinataire de payer le prix à l'arrivée, quoiqu'il se soit livré, mais avec réserve, pour avaries ou retard.

On sait que lorsqu'un commissionnaire principal est assigné, le délai, pour mettre en cause le sous-commissionnaire, court à partir du jour où le premier a été assigné (4). Mais *vide suprà*, p. 233.

---

(1) Cass., 20 juin 1826.

(2) Persil, p. 135-137.

(3) *Vide* Devilleneuve et Massé, v° *Commissionnaire de transport*, n° 93.

(4) Dalloz, n° 484.

Le sous-commissionnaire responsable peut être assigné devant le tribunal où est poursuivi le premier commissionnaire (1). Si, au contraire, l'action était dirigée contre le sous-commissionnaire seul, elle devrait être intentée devant le tribunal de son domicile, en tenant compte, toutefois, des prescriptions de l'article 420 du Code de procédure civile (2). *Vide infra* la dissertation de M. Lehir sous les divers points de vue de l'article 420.

« L'article 420 du Code de procédure civile s'applique-t-il aux contestations qui surgissent entre un commis-

---

(1) Lorsqu'un colis, après être arrivé au lieu de destination indiqué par la lettre de voiture faite au point de départ, reçoit une destination nouvelle, la seconde lettre de voiture, créée à ce moment, constitue un contrat complétement distinct du premier, et par suite l'entrepreneur de transports, chargé de la réexpédition, ne peut être actionné que devant le tribunal de son domicile par voie de demande principale. — Conséquemment, en pareil cas, le tribunal, saisi d'une demande formée contre le premier entrepreneur de transports, est incompétent à raison du domicile pour connaître de l'action intentée par celui-ci sous forme de demande en garantie. (C. de comm., art. 96, 97 ; C. de proc. civ., art. 59 ; Teulet et Camberlin, 1857, p. 90.)

(2) Dalloz. n° 408.

L'article 420 du Code de procédure, d'après lequel le demandeur peut, en matière commerciale, assigner le défendeur devant le tribunal dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué, n'est pas exclusivement applicable aux achats et ventes de marchandises ; notamment, l'action en dommages-intérêts formée contre un commissionnaire de transport pour cause de retard dans l'arrivée des marchandises, peut être portée devant le tribunal du lieu où le paiement des frais de transport devait être effectué. (Bordeaux,

sionnaire de transport et l'expéditeur ou le destinataire?

Voici comment M. Lehir, 1855, Ire partie, p. 245, résout cette question :

« En général, le voiturier doit être payé du prix du transport au lieu du déchargement ; et, par suite, le tribunal de commerce de ce lieu peut être saisi de toutes les contestations élevées entre le voiturier, l'expéditeur et le

---

4 mai 1848; Lehir, 1849, p. 136.) M. Lehir fait suivre cet arrêt de la note suivante, qui complète ce qui sera dit bientôt sur l'article 420 :

L'article 420 du Code de procédure civile indique devant quel tribunal l'assignation doit être donnée *en matière commerciale;* il est peu de dispositions qui intéressent à un plus haut degré les commerçants ; combien il importe, en effet, à celui qui contracte une obligation, qui vend, qui achète, de ne pas être, en cas de contestation, détourné du tribunal de son domicile et mené plaider au loin.

« D'après la règle ordinaire, le défendeur doit être assigné devant son tribunal ; mais l'article 420 pose deux exceptions à ce principe : suivant cet article, « le demandeur, en matière commerciale, peut « assigner à son choix devant le tribunal du domicile du défendeur « (c'est la règle générale), *ou* devant celui dans l'arrondissement du- « quel la promesse a été faite et la marchandise livrée, *ou* devant celui « dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué. »

« Mais on s'est demandé si l'application de cet article devait être réduite aux *ventes et achats*, ou si elle s'étendait à *tous les contrats commerciaux?* Une considération aurait pu favoriser cette extension, c'est que le mot *marchandises* a été jugé signifier non-seulement les choses qui se pèsent et se mesurent, mais encore tout ce qui est l'objet d'un trafic, d'un négoce, tout ce qui tient au commerce, à la spéculation, notamment les entreprises de messageries et le transport par ces entreprises. Cass., 26 février 1839 ; *Mémorial*, 1839, 2-28. — Suivant ces principes, un arrêt de la Cour de cassation du

destinataire, à l'occasion de la marchandise voiturée, alors d'ailleurs que ces contestations ne rentrent pas par leur valeur ou par leur nature dans la compétence attribuée aux juges de paix par l'art. 2 de la loi du 25 mai 1838.

« Ainsi, en cas de pertes ou d'avaries d'effets remis par

---

7 juillet 1814, et un second arrêt du 1[er] mars 1847 (année 1847, 2-311), ont appliqué l'article 420 au louage commercial (commission de transport). La Cour de Bordeaux a fait la même application aux commissionnaires en marchandises, par arrêt du 7 décembre 1846, (année 1847), 2-481 ; la Cour de Lyon, aux mandataires ordinaires, par arrêt du 8 juillet 1846, (année 1847, 2-31); la Cour de Rouen, aux réclamations de salaire des commis de négociants, par arrêt du 13 mars 1847; enfin, la Cour de Poitiers, aux contestations entre une Compagnie d'assurances et son agent, par arrêt du 3 juin 1847, (année 1848, 2-416.)

« Cependant une distinction a été faite. Comme le deuxième paragraphe de l'article 420 parle de *marchandises livrées*, « le tribunal dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite, *et la marchandise livrée*, » on a quelquefois refusé d'appliquer ce paragraphe aux conventions autres que les ventes ou achats de *marchandises*, et notamment aux négociations de lettres de change. (Cass., req., 4 octobre 1808; Toulouse, 12 janvier 1833 et 9 février 1838, *Mémorial*, 1838, 2-175;) et aux contestations résultant de compte courant, à moins que des ventes ou livraisons de marchandises n'y fussent portées. (Lyon, 2 décembre 1829; Bordeaux, 16 mars 1831 et 9 juillet 1838.) Au contraire, comme le paragraphe 3 attribue, en termes généraux, compétence au tribunal du lieu de *paiement*, sans se préoccuper de l'expression *marchandises*, la compétence du tribunal du lieu de paiement a été accueillie plus favorablement en dehors des stipulations de ventes ou d'achats; (cass., req., 17 mars 1812, 14 mars 1826 et 25 janvier 1839; Aix, 30 mai 1845, année

un voyageur à un entrepreneur de voitures publiques, l'action en indemnité formée contre celui-ci peut être portée devant le tribunal de commerce du lieu de la destination des effets avariés ou perdus (1).

« De même, l'action intentée par le propriétaire de marchandises contre un commissionnaire en remboursement du prix des marchandises qu'il a déjà payées à l'expéditeur, et qu'il refuse de recevoir, à raison du retard apporté dans leur transport, peut être intentée devant le tribunal du domicile du propriétaire demandeur, domicile où le prix de la voiture devait être payé (2).

« De même, l'action en dommages-intérêts formée contre un entrepreneur du roulage, pour cause de retard dans le transport des objets qui lui ont été remis, peut être portée

---

1847, 2-195; voir encore les décisions citées en note sous ce dernier arrêt.) Les autres arrêts cités plus haut, en faveur de la compétence du tribunal du lieu où la promesse a été faite, et le contrat exécuté ou la marchandise livrée, se rattachent à la même doctrine; il existe cependant quelques décisions contraires; (cass., req., 22 janvier 1818; Montpellier, 22 janvier 1811; Toulouse, 6 juin 1826; Colmar, 30 août 1831; Bordeaux, 22 mars 1836 et 17 juillet 1836.) »

L'article 106 du Code de commerce n'est pas attributif de juridiction, quant au jugement des contestations qui s'élèvent entre le voiturier et le destinataire. Ces contestations doivent être portées devant le tribunal compétent, d'après les règles établies par l'article 420 du Code de procédure, et non devant le tribunal du lieu où sont les marchandises. (Caen, 28 janvier 1829; S., 30-2-373.)

(1) Bruxelles, 23 mai 1831; Aix, 15 novembre 1825.

(2) Rej., 26 février 1839; *Mémorial*, 39-2-28.

par le destinataire devant le juge de son propre domicile (1). »

M. Lehir examinant aussi le cas de rupture du voyage au point de vue de la juridiction, s'exprime comme suit :

Si, depuis le départ des marchandises, le voyage se trouve rompu, par force majeure (ou par la volonté du propriétaire), l'action du voiturier, pour le paiement de ce qui lui est dû, peut alors être portée devant le juge du lieu de cette rupture, puisque c'est dans ce lieu que le voiturier doit recevoir son paiement (2). »

« Quand une action a été intentée contre un commissionnaire de roulage en dommages-intérêts, fondés sur la perte d'objets qu'on lui avait confiés et que ce commissionnaire exerce sa garantie contre une Compagnie de chemin de fer qui, elle-même, agit en arrière-garantie contre une Compagnie d'assurances, cette Compagnie est tenue de répondre à l'action en recours, devant le tribunal, de la demande principale (3). » (Voyez aussi *suprà*, p. 199.)

237. L'article 2 de la loi du 25 mai 1838 donne aux juges de paix le pouvoir de connaître des contestations entre les voyageurs et les voituriers ou bateliers pour retards, frais de route, perte et avarie d'effets qui accompagnent le voyageur.

---

(1) Orléans, 31 juillet 1844.

(2) Trèves, 26 janvier 1810; Cass., 1er mars 1847; Lehir, 1847-2-311; Paris, 31 juillet 1850; Lehir, 1851-2-78.

(3) Lehir, 1857, p. 137; Lyon, 8 novembre 1856.

Le juge de paix prononce sans appel jusqu'à la valeur de 200 fr., et à charge d'appel jusqu'au taux du dernier ressort des tribunaux de première instance. Mais on a l'habitude, à Paris du moins, de porter le débat devant le tribunal de commerce (1). (*Vide infrà* la note.)

Nous terminons ici ce que nous avions à dire sur les entrepreneurs de transport et les messagistes. Le chapitre qui va suivre a trait au transport par les chemins de fer. C'est un contrat du même genre que celui que nous venons d'examiner, nous dirons même identique; mais il est des questions spéciales soulevées par l'existence des chemins

---

(1) Voyez Sourdat, t. II, nº 1028.

La disposition de l'article 2 de la loi du 25 mai 1838, d'après laquelle il appartient aux juges de paix de statuer entre les voyageurs et voituriers ou bateliers pour retard, frais de route et pertes ou avaries d'effets accompagnant les voyageurs, ne s'oppose pas à ce le tribunal de commerce soit compétent pour prononcer sur la réclamation d'effets perdus par un voyageur sur un bateau à vapeur ou sur un chemin de fer. (C. de comm. art. 632; trib. de comm. de Paris, 13 juillet 1843; Lehir, 1843, p. 363.)

On doit du reste remarquer que l'article 2 de la loi précitée ne s'occupe spécialement que des effets *accompagnant le voyageur.*

Nous croyons utile de citer encore ici un arrêt d'Angers du 3 mai 1855 qui statue sur la même question :

Considérant que, si l'on examine avec soin le texte et l'esprit de la loi du 25 mai 1838, article 2, on doit reconnaître que, dans les limites de la compétence déterminée audit article, et pour le cas de responsabilité qui nous occupe, la juridiction du juge de paix a été substituée à celle des tribunaux de première instance quant à la responsabilité civile résultant des articles 1782 et suivants, mais qu'au-

de fer, et qui n'ont pu trouver place dans ce qui vient d'être écrit; quant aux questions semblables, elles compléteront par leur énoncé ou leur développement celles qui précèdent. (Voyez donc chapitre des Chemins de fer.)

---

cune dérogation n'a été apportée par ladite loi à la compétence commerciale applicable au même principe de responsabilité admis par les articles 103 et suivants du Code de commerce;

« Considérant, en effet, que l'article 2 de la loi précitée, du 25 mai 1838, n'indique, pour fixer la compétence des juges de paix à charge d'appel, que le taux de la compétence en dernier ressort des tribunaux de première instance, sans s'occuper des tribunaux de commerce; cette observation devient décisive lorsqu'on se souvient qu'en 1838, au moment de la loi du 26 mai, la compétence en dernier ressort des tribunaux de première instance et des tribunaux de commerce n'était pas la même;

« Considérant que le taux du dernier ressort des tribunaux civils de première instance avait été porté à 1,500 fr. par la loi du 11 avril 1838, c'est-à-dire un mois à peu près avant la loi du 25 mai de la même année, tandis que la compétence en dernier ressort des tribunaux de commerce, fixée à 1,000 fr. par le Code de commerce de 1807, n'a été portée à 1,500 fr. que par la loi du 3 mars 1840, c'est-à-dire près de deux ans après la loi du 25 mai 1838;

« Considérant enfin que, s'il restait quelques doutes, ils se trouveraient levés par la discussion devant les chambres législatives de la loi du 25 mai 1838, et par le rejet de l'amendement qui proposait de soumettre aux juges de paix, dans les limites de leur compétence, les affaires commerciales, amendement rejeté après examen approfondi, et par cette considération qu'il valait mieux et qu'il était plus avantageux, dans l'intérêt du commerce, de laisser aux tribunaux établis pour en connaître le jugement des contestations commerciales; etc., etc.

CHAPITRE IV.

ENTREPRISES DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

§ 1. — DE L'ANALOGIE QUI EXISTE ENTRE LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER ET LES AUTRES ENTREPRISES DE TRANSPORT. RÈGLES PARTICULIÈRES.

Sommaire.

238. Exposé de la matière; Rapports divers sous lesquels peut être considérée une administration de chemin de fer; Renvoi aux précédents chapitres.

238. Lorsque le Code Napoléon ou le Code de commerce furent publiés, on était encore loin de la mise en activité des chemins de fer en France, aussi la législation ne dut-elle s'occuper que du voiturier, ce mot étant pris dans son acception la plus large. Aujourd'hui la jurisprudence est pour ainsi dire le seul code des chemins de fer.

C'est sous le bénéfice de ces observations que nous abordons la matière du transport par chemins de fer. Au point de vue de la jurisprudence, cette matière se présente sous quatre points de vue principaux :

Rapport des administrations des chemins de fer 1° avec les actionnaires; 2° les expropriés ou les voisins des travaux nécessaires pour l'accomplissement des voies ferrées; 3° avec l'autorité ou la police; 4° enfin avec les expéditeurs ou le fisc.

Nous écartons d'abord de notre travail ce qui a trait aux

trois premières divisions, comme ne rentrant pas directement dans notre sujet.

Nous placerons cependant, à la fin de cet ouvrage, quelques notions sur quelques-unes des trois premières parties (1). Nous nous occupons d'abord du rapport des administrations des chemins de fer avec les expéditeurs ou le fisc, mais plus particulièrement avec les premiers.

A ce point de vue, lé sujet présente des questions importantes que nous avons déjà indiquées dans notre chapitre sur les entrepreneurs de transports et les messagistes.

Il sera donc nécessaire de se référer aux principes déjà exposés, car nous ne les reproduirons ici que très-brièvement. Nous ne voulons, en effet, que formuler les diverses questions soulevées par l'entreprise des chemins de fer, questions qui, quoique ayant une grande analogie avec celles déjà appréciées aux paragraphes sur l'entrepreneur de transports ou de messageries, présentent souvent cependant des nuances de fait et de droit très-sensibles ; mais avant d'entrer en matière il convient d'exposer la partie historique des chemins de fer en France.

Nous ne parlerons toutefois que des actes principaux qui ont signalé la création des voies ferrées, car il serait trop long de faire connaître toutes les études qui ont précédé le progrès existant de nos jours.

---

(1) Dans notre table générale nous indiquerons aussi les points de jurisprudence les plus importants sur ces questions.

§ 2. — PARTIE HISTORIQUE.

Sommaire.

239. Dire l'histoire des chemins de fer, c'est exposer en quelques mots l'ère d'une civilisation pénétrant partout par la rapidité de la locomotion. Quelle n'eût pas été, au commencement du siècle, la puissance de Napoléon, si l'emploi de la vapeur eût pu servir ses projets! Mais si aujourd'hui l'Empire c'est la paix, quelle ne sera pas aussi l'influence des chemins de fer sur le développement des arts et des sciences sous l'influence de cette paix! Les chemins de fer datent en France de quelques années seulement.

« L'idée de faciliter le roulage des voitures en affermissant et régularisant la surface des routes, remonte aux Carthaginois. Ce ne fut que dans le dix-septième siècle, vers l'an 1650, qu'un M. Beaumont, aux mines de New-castle, imagina d'opérer la traction sur deux cours de madriers parallèles, fixés solidement au sol. La voie des chariots était égale à l'écartement des deux lignes, et les jantes de leurs roues étaient garnies d'un rebord qui les maintenait dans la direction tracée. Un seul cheval traînait dès lors un wagon chargé de 6,000 à 6,500 kilos de houille.

« Telle fut l'origine des *routes à ornières en fer* (rails-ways).

« Plus tard, on fixa sur les madriers des bandes de fer plat, destinées à les garantir de l'action destructive du frottement; puis on substitua au bois des barres de fonte

assujetties sur des blocs de pierre, et reliées entre elles par des coussinets ou sabots placés aux points de jonction.

« En 1805, enfin, on remplaça les rails de fonte par les rails en fer forgé, employés encore aujourd'hui, et qui, au double mérite de la légèreté et de la solidité, joignent celui du bon marché.

« La charge que peut tirer un cheval en plaine, sur une route en fer en bon état, est égale à sept fois et demie celle qu'il peut transporter sur une route ordinaire; mais la diminution du frottement, si favorable à la force motrice dans les parties de niveau, tourne au contraire à son détriment dans les parties inclinées; aussi serait-on condamné à voir, comme dans les premiers temps, les chemins de fer exclusivement consacrés à l'exploitation particulière des grandes usines, si la force expansive de la vapeur d'eau, employée comme moteur, n'était venue, puissante auxiliaire, leur donner la vie publique.

« Tout le monde connaît aujourd'hui cette admirable invention, que la France et l'Angleterre se disputent encore. Sur l'autre rive de la Manche, on en gratifie unanimement le marquis de Worcester, de l'illustre maison de Somerset; de ce côté-ci du détroit, nous soutenons qu'elle appartient à un humble ingénieur, à Salomon de Caus, né à Dieppe ou dans les environs.

« Si les Anglais parlent du capitaine Savery, constructeur d'une première machine fort imparfaite, les Français vantent avec un orgueil légitime Denis Papin, médecin et physicien blaisois, auquel ils doivent le rang honorable qu'ils réclament dans l'histoire de la machine à vapeur.

« En 1705, Newcomen et Cowley, l'un quincaillier, l'autre vitrier, à Darmouth, en Devonshire, utilisèrent l'œuvre de Papin. James Watt vint ensuite, et réalisa, à force de génie, une partie des perfectionnements que ses prédécesseurs n'avaient fait qu'entrevoir; le premier, il indiqua un moyen d'employer la vapeur à faire marcher des voitures.

« En 1770, une voiture mue par la vapeur fut exécutée à Paris, par l'ingénieur Cugnot; mais il ne put arriver à la diriger. En 1804 parut, sur le chemin de fer de *Merthyr Tydwill*, la première locomotive remorquant plusieurs wagons pesamment chargés.

« Ce n'est pourtant que de 1814 à 1829 que la construction des machines fit des progrès vraiment remarquables. Cette dernière année, l'on vit, sur le chemin de Liverpool à Manchester, des locomotives parcourir 4 à 5 myriamètres par heure, avec la facilité et la docilité les plus complètes.

« Depuis lors, de nombreux essais ont prouvé la possibilité d'atteindre une vitesse beaucoup plus considérable; mais la moyenne normale, sur les chemins les mieux construits, ne dépasse pas le chiffre de 1829.

« Le remarquable travail que MM. Chaix et Ce ont édité sous le titre d'*Annuaire officiel des chemins de fer*, le *Guide mensuel* qu'ils font paraître, nous dispensent d'entrer dans aucun détail relativement à l'institution des chemins de fer en France, à la création des différentes lignes, à leurs règlements et tarifs spéciaux. Nous ne pouvons que renvoyer à ces deux ouvrages le lecteur curieux

d'entrer, pour ainsi dire, dans l'intérieur de ces établissements gigantesques, nés de la machine à vapeur, instrument magique avec lequel l'homme changera la face du monde politique dans l'avenir, comme il a déjà changé celle du monde physique dans le passé (1).

Voici d'un autre côté comment, en 1853, s'exprime, avec plus d'étendue, M. Victor Bois sur la même matière :

« L'industrie des chemins de fer, qui représente aujourd'hui, pour la France seulement, près de deux milliards de capitaux, est d'une origine si récente, que son histoire peut être esquissée en quelques lignes.

« Les chemins de fer ont commencé par être des chemins de bois. — Pour exploiter des forêts situées sur de hautes montagnes, on établissait deux longrines inclinées suivant la pente, et les arbres exploités glissaient du haut en bas comme sur des montagnes russes. — Plus tard, on a recouvert de fonte ou de fer ces bandes longitudinales.

« En 1649, on se servait de ce qu'on appelait des chemins à ornières; pour le service des mines de houille à Newcastle, on les fit en bois et à ornières saillantes pour diriger le mouvement des roues; le moteur était encore le cheval.

« Dès 1759, le docteur Robison, de Glascow, proposait l'emploi de la vapeur pour mettre en mouvement les roues d'un chariot; il semble donc que la première idée des locomotives à vapeur émane de l'Angleterre; mais ce n'était là qu'une idée spéculative non suivie de réalisation.

---

(1) Hilpert, *Manuel du Voyageur et de l'Expéditeur*, p. 105.

« En 1767, on remplaça le bois par la fonte dans les houillères de Sheffield ; les premières ornières en fonte furent des bandes plates avec un simple rebord ; on s'était servi jusqu'alors de moteurs animés.

« En 1769. un Français, nommé Cugnot, exécutait à Paris un chariot mis en mouvement par deux cylindres à vapeur à simple effet. C'est donc en France que la première exécution pratique a eu lieu.

« En 1772, Olivier Evans proposa de substituer la vapeur aux moteurs animés pour mettre les voitures en mouvement.

« En 1784, Watt prenait une patente en Angleterre pour l'application de la vapeur au mouvement des voitures ordinaires.

« En 1788, on imagina de se servir du poids même des chariots pour leur faire descendre des plans inclinés; ce fut à cette époque qu'on se servit de la gravité des chariots descendants pour faire remonter une autre série de chariots, et que l'on construisit ce qu'on appelle les plans auto-moteurs.

« En 1802, Trévitick et Vivian, en Angleterre, émirent la même idée que Watt ; mais ce ne fut qu'en 1804, sur un chemin de fer auprès de Newcastle, que l'on vit fonctionner régulièrement les premières machines locomotives; elles étaient alors bien loin du degré de perfection relative qu'elles ont atteint aujourd'hui.

« En 1805, on substitua pour les rails, le fer à la fonte.

« En 1808, on commença à placer au sommet des rampes des machines à vapeur fixes, qui remorquèrent les wagons.

« En 1810, on employa les machines locomotives d'une manière plus générale ; mais ce ne fut qu'en 1830, après avoir subi une série de modifications, dont les plus importantes sont dues au génie de MM. G. A. R. Stephenson, et de notre compatriote, M. Marc Séguin, qu'elles sont parvenues à réaliser ces prodiges de force et de vitesse qui ont supprimé les distances et étonné le monde entier.

« De 1810 à 1830, la principale préoccupation des ingénieurs était de chercher, par tous les moyens possibles, à faire des machines légères ; cette recherche semble extraordinaire, aujourd'hui que le poids d'une machine locomotive moyenne dépasse 20,000 kilogrammes.

« On était surtout embarrassé pour produire beaucoup de vapeur avec une chaudière d'une dimension restreinte. Ce fut ce qui donna lieu, en 1825, à l'invention de la chaudière tubulaire, par Marc Séguin l'aîné, directeur du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon.

« Enfin, les tubes avaient l'inconvénient de refroidir beaucoup la fumée et de rendre le tirage presque nul. MM. Stephenson, appliquant une idée française du professeur Pelletan, mirent l'échappement de vapeur dans la cheminée, de sorte que, plus il y a de vapeur dépensée pour la marche, plus il y a de tirage dans la cheminée, et par conséquent plus grande est la production de la vapeur ; on est même obligé quelquefois, dans les stations, de faire marcher la machine sans remorquer des wagons, pour activer la combustion et produire de la vapeur.

« En 1811, les ingénieurs craignaient de ne pas obtenir assez d'adhérence sur les rails, par le seul effet du

contact des roues mises en révolution par le jeu des pistons. On pensait que les roues glisseraient sur les rails.

« Plusieurs combinaisons mécaniques furent essayées pour suppléer à cette insuffisance supposée, et pour éviter ce qu'on appelait le patinage.

« On imagina d'abord de munir les roues de dents, engrenant avec des crémaillères établies sur toute la ligne.

« En 1812, on remplaça la crémaillère par une chaîne dans les maillons de laquelle entraient les dents des roues.

« En 1813, M. Brunton eut l'idée de garnir sa locomotive d'appareils ressemblant assez à des jambes et à des pieds.

« Enfin, après beaucoup d'efforts tentés dans cet ordre d'idées, on reconnut, presque à cette même époque, qu'on s'était fourvoyé, que la difficulté n'existait pas, et qu'il n'y avait pas défaut d'adhérence quand le poids de la locomotive est convenablement réparti.

« Dès lors, on entra dans la voie des perfectionnements réels. MM. Robert et Georges Stephenson, par une suite d'études et d'expériences qui durèrent vingt-cinq ans, produisirent les machines que nous avons vues fonctionner sur la plupart des chemins de fer.

« Les études sont loin d'être achevées; et, dans ces derniers temps, Crampton est venu prouver qu'on pouvait donner aux machines une vitesse normale de vingt-deux lieues à l'heure sur les chemins à pentes ordinaires (1). »

---

(1) Victor Bois, ingénieur civil *des Chemins de fer*, p. 3.

Il est curieux de lire dans l'ouvrage de M. Legoyt la nomencla-

Telle est l'histoire pleine d'intérêt de la création des chemins de fer remplaçant aujourd'hui presque tous les anciens modes de transport, et l'on a déjà éprouvé combien la rapidité des transports, en rendant plus faciles les communications, doit répandre partout le bien-être et la civilisation.

Mais de tout temps on a rencontré des esprits s'élevant contre la création des chemins de fer ou la vitesse du transport.

M. Godwin, avocat de Londres, répondant, par une brochure, à diverses contestations élevées pour entraver la confection des chemins de fer, cite un écrit fort singulier qui fut publié en 1673 contre les entreprises de voitures qui naissaient à cette époque; ce factum avait pour titre: *Explication des grands maux qui affligent l'Angleterre.* On faisait contre l'établissement des nouvelles voitures les plus sinistres prophéties; le pays entier, disait-on, sera ruiné, surtout à quarante ou cinquante milles de Londres, lorsque nos routes seront couvertes par ces caravanes de carrosses; les auberges seront toutes fermées, car on voyagera si vite qu'on n'aura plus besoin de prendre de repas en route; la race de nos excellents chevaux anglais sera détruite; personne n'aura plus de chevaux de selle à soi, lorsque, pour une somme modique, il pourra se faire voiturer d'une ville à l'autre; nos manufactures elles-mêmes

---

ture de tous les ouvrages qui ont paru soit en France, soit à l'étranger, sur les chemins de fer, au point de vue de leur progrès et de leur économie sociale ou politique.

en souffriront; les habits moins exposés à être gâtés par les intempéries de l'air s'useront moins vite, au grand détriment de nos fabricants, de nos tailleurs, de nos couturières, des bottiers, cordonniers, marchands de bas, etc. Si ces désastreuses entreprises ne sont pas entièrement supprimées, ou si, du moins, on ne les resserre pas dans de justes limites, plus de cent mille personnes seront sous peu de temps exposées à mourir de faim, le tout sans parler des innombrables accidents occasionnés par les voitures versées, l'ivrognerie des cochers, etc., etc.

Cette brochure, ajoute M. Godwin, n'était pas le rêve d'un homme isolé; de nombreuses pétitions, rédigées dans le même sens, arrivèrent de tous les points du pays au Parlement, qui, fort heureusement pour les pétitionnaires eux-mêmes, n'y eut aucun égard.

Qu'eussent dit, ces pétitionnaires, contre les chemins de fer? Leurs plaintes auraient été sans doute plus énergiques lorsqu'ils auraient vu quel déplacement ce mode de transport a opéré dans beaucoup d'industries.

De nos jours, en effet, quelles n'ont pas été les lamentations de plusieurs! Mais lamentations injustes et vaines (1), car les chemins de fer, s'ils ont causé le déplacement de certaines industries, ont beaucoup fait néanmoins pour le

(1) M. Proudhon (*Des réformes sur les Chemins de fer*, 1855,) est un des publicistes modernes qui ait le plus vivement attaqué, sinon l'existence des chemins de fer, du moins leur tendance actuelle. Mais chacune des considérations de cet auteur paraît évidemment empreinte d'une grande exagération.

bien-être général, et leurs progrès incessants sont aujourd'hui liés à la civilisation des peuples. Toutefois, espérons que les améliorations dont sont susceptibles, à un autre point de vue, les voies ferrées, seront bientôt réalisées. Ainsi nous aurons sans doute le wagon-lit, le wagon-restaurant, etc.

Nous pourrions ici placer une statistique des chemins de fer, mais nous ne ferions que produire des documents connus par tout le monde, et, quelques jours après avoir écrit, notre statistique ne serait plus vraie puisque les chemins de fer tendent constamment à couvrir la surface de la terre (1). Il n'est pas de ville qui n'aspire à jouir d'une voie ferrée et il faut en effet désirer que ce vœu soit exaucé, car si aujourd'hui les chemins de fer ont pu nuire à quelques localités, c'est parce qu'ils ne sont pas partout; le jour où la France sera sillonnée en tous sens par les voies ferrées, l'équilibre sera rétabli au profit de tous.

---

(1) On peut, surplus, comme nous l'avons dit plus haut, consulter sur la statistique les ouvrages spéciaux en cette matière de MM. Chaix et Ce.

Sur la législation des chemins de fer on peut aussi avoir recours, comme renseignements complets, au *Répertoire de la Législation des Chemins de fer*, publié par M. Napoléon Chaix. Cet ouvrage indique les dispositions législatives et réglementaires insérées dans le *Bulletin des Lois*, et reporte, par des annotations, aux lois antérieures, et, pour les discussions parlementaires, aux numéros du *Moniteur*. Il est rédigé sur les documents fournis par le bureau de la statistique de la direction générale des chemins de fer du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

§ 3. — CARACTÈRE DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER.

Sommaire.

240. Il est hors de doute que l'entreprise des chemins de fer a un caractère commercial. C'est, en effet, une entreprise de transport à laquelle s'applique donc l'article 632 du Code de commerce (1). Cet article 632 porte en effet :

« La loi répute actes de commerce, tout achat de denrées

(1) Voy. Rebel et Juge, nos 69, 453 et suiv.; *sic*, cass., 28 juin 1843; *Gaz. des Trib.*, 29 juin, 7 juillet 1843; Nîmes, 10 juin 1840.

La loi de 1833 a accordé une faveur aux Compagnies de chemins de fer pour l'exemption des droits d'enregistrement des contrats translatifs de propriété, mais ce droit ne s'étend qu'aux actes relatifs à des immeubles frappés de déclaration d'utilité publique. (Cass. req., 27 janv. 1842 ; (*Gaz. des Trib.*, 28 janv. 1842.) (Voy. loi du 3 mai 1841, art. 58.)

Ainsi les chemins de fer construits en dehors du tracé ne jouissent pas, pour l'enregistrement de leurs plans, de la faveur de la loi de 1833? (Cass. civ., 16 août 1843; *Gaz. des Trib.*, 17 août 1843.)

C'est pourquoi il a été jugé que les acquisitions faites pour l'établissement d'un chemin de fer de terrains non compris dans l'ar-

et marchandises pour les revendre, soit en nature, soit après les avoir travaillées et mises en œuvre, ou même pour

rêté du préfet, qui détermine les terrains à exproprier, sont immédiatement passibles du droit de mutation, et les tribunaux ne peuvent accorder un sursis pour la perception du droit jusqu'à l'achèvement des travaux, sous le prétexte que cet achèvement fera seul connaître si les terrains dont s'agit sont ou non nécessaires à l'exécution du chemin de fer. (Cass. civ., 13 nov. 1848; *Droit*, 13 et 14 nov. 1848.)

Cependant il a été jugé que si l'acquisition d'un immeuble dont aucun document ne justifie l'application nécessaire à des travaux d'utilité publique, ne peut pas être considérée, alors même qu'elle intéresse une Compagnie de chemin de fer, comme faite en vertu de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, il ne s'en suit pas que si l'immeuble acquis par cette Compagnie doit entrer dans le tracé du chemin pour une parcelle, quelque minime qu'on la suppose, il n'y ait pas lieu de faire jouir l'acte d'acquisition dans la proportion de cette parcelle de l'exemption de droits d'enregistrement établie par la loi du 7 juillet 1833. (Cass. req., 12 fév. 1849; *Gaz. des Trib.*, 15 fév. 1849) [1]. Il a été jugé aussi que l'enregistrement des acquisitions faites par les chemins de fer est dû, dans le cas même où les propriétés ne sont pas acquises dans la forme réglée par l'article 2 de la loi du 7 juillet 1833. (Cass. req., 30 mai 1848; *Gaz. des Trib.*, 1er juin 1848.)

Les chemins de fer, lorsqu'ils sont substitués à l'Etat, ne doivent aucun enregistrement pour les emprunts que l'Etat les autorise à faire. (Loi du 3 mai 1841; *Gaz. des Trib.*, 5 avril 1844.)

Les chemins de fer faisant partie du domaine public ne peuvent

[1] (La perception de la totalité des droits de mutation ne peut être faite, si une partie seulement des terrains achetés par un chemin de fer a été comprise dans les arrêtés préfectoriaux, et est nécessaire. (Cass., 18 juill. 1849; *Gaz. des Trib.*, 19 juill. 1849.)

en louer simplement l'usage; toute entreprise de manufactures, de commission, *de transport par terre* ou par eau; toute entreprise de fournitures, d'agences, bureaux d'affaires, établissements de ventes à l'encan, de spectacles

---

être soumis à la taxe représentative des droits de transmission entre-vifs et par décès, qui a été créée par la loi du 20 février 1849. (Voy. *Gaz. des Trib.*, 21 fév. 1851.)

L'exemption des droits de timbre et d'enregistrement pour les chemins de fer s'étend, lorsqu'elle est autorisée suivant la loi du 3 mai 1841, art. 58, à la transcription, c'est-à-dire au salaire des conservateurs. (Voyez cass. req., 19 fév. 1845; *Gaz. des Trib.*, 22 fév. 1845; *contrà*, voyez *Gaz. des Trib.* du 5 avril 1845, et cass., 25 fév. 1846; *Gaz. des Trib.*, 12 mars 1846; voyez aussi *Gaz. des Trib.*, 27 juin 1846.)

L'acte translatif de propriété d'actions d'une société qui a pour objet l'exploitation d'un chemin de fer établi à l'étranger, mais dont le siége est en France, est passible du droit proportionnel d'enregistrement. Le droit proportionnel doit être liquidé sur la valeur estimative déclarée par les parties, et non sur le capital nominal des actions transmises à titre gratuit. (Trib. civ. de la Seine, 22 mars 1848; *Droit*, 10 et 11 avril 1848; voyez au surplus la nouvelle loi (1857) relative aux valeurs mobilières.)

— Un chemin de fer ne peut être saisi immobilièrement, puisqu'il ne peut être l'objet d'une vente judiciaire. (Trib. civ. de la Seine, 27 juillet 1850; *Droit*, 1er août 1850.)

Il ne peut donc exister sur le sol d'un chemin de fer aucune hypothèque ni aucun droit de résolution.

Mais il y a lieu à l'inscription d'office du propriétaire exproprié pour utilité publique par une Compagnie de chemins de fer. (Cass., req., 27 mai 1845; *Gaz. des Trib.*, 28 mai 1845.)

—Les Compagnies de chemins de fer doivent payer la patente des

publics ; toute opération de change, banque et courtage ; toutes les opérations des banques publiques ; toutes obligations entre négociants, marchands et banquiers ; entre toutes personnes, les lettres de change ou remises d'argent faites de place en place. »

Ainsi, il ne peut y avoir de doute, l'entreprise des chemins de fer constitue une exploitation commerciale.

---

voitures publiques. (Conseil d'Etat, 18 et 26 juillet 1844 ; *Gaz. des Trib.*, 22 septembre 1844).

Le droit proportionnel doit être établi sur la maison d'habitation, les locaux, les bureaux de recettes, salles d'attente, magasins, ateliers et tout autre bâtiment. (Conseil d'Etat, 13 janvier 1844 ; *Droit*, 1er novembre 1844 ; voyez aussi Conseil d'Etat, 28 février, 1er et 8 mars 1851 ; *Gaz. des Trib.*, 16 septembre 1851).

Mais l'arrêté d'un conseil de préfecture qui comprend dans l'estimation de la valeur locative devant servir de base au droit proportionnel de patente d'une Compagnie de chemin de fer, la valeur des plaques tournantes et des voies de gare. ainsi que celle du mur de clôture et de la surface d'une gare, doit être annulé. (Conseil d'Etat, 15 et 23 juin 1849 ; *Droit*, 27 juin 1849 ; voyez Rebel et Juge, nos 415 et 416).

— Les voitures établies pour le transport des voyageurs sur un chemin de fer sont-elles passibles du droit du dixième du prix des places ? (Résolu affirmativement par la cour de Lyon, chambre des appels correctionnels, audience des 14 et 15 février 1833).

La cour se fonde sur les dispositions de la loi du 25 mars 1817 ; cette loi maintient, en effet, la législation en vigueur par les lois du 29 vendémiaire an VI, 5 ventôse an XII, 28 avril 1816, et le décret du 14 fructidor an XII.

Or, la loi du 25 mars 1817, ainsi que celles qui précèdent, assujettissent très-impérieusement les entrepreneurs de voitures pu-

C'est pourquoi la jurisprudence a toujours décidé que l'entreprise de transports, par une Compagnie de chemins de fer, était commerciale. Ainsi, les demandes que les par-

---

bliques de terre et d'eau, à service régulier, au paiement du dixième du prix des places [1].

L'arrêt de Lyon précité est infirmatif d'un jugement du tribunal correctionnel de Lyon, en date du 21 février 1832.

Ce jugement établissait en droit, mais à tort, qu'un chemin de fer n'était ni une grande route ni une voie publique, qu'il était une propriété particulière avec un mode de jouissance soumis à quelques conditions; qu'ainsi l'Etat ayant imposé à la concession toutes les conditions qu'il croyait utiles, il fallait en tirer cette conséquence que toutes les autres étaient exclues.

Par arrêt du 1er août 1833, la Cour de cassation a rejeté le pourvoi de la Compagnie du chemin de fer par les motifs suivants :

« Attendu que les dispositions de la loi du 25 mars 1817 sont générales, et ne distinguent pas entre les diverses espèces de lignes viables parcourues par les voitures publiques ;

« Attendu que l'impôt du dixième du prix des places n'est pas limité aux voitures publiques parcourant les grandes routes, et n'est pas seulement établi sur l'industrie qui n'a pour objet que le transport des voyageurs, etc. » (*Gaz des Trib.*, 25 févr. et 2 août 1833.)

—Il a été jugé que quoique la loi du 28 juin 1833, faisant exception à l'art. 112 de la loi du 25 mars 1817, dispense du droit proportionnel et ne grève que d'un droit fixe les voitures à service régulier ne sortant pas d'un rayon de 15 kilomètres des limites d'une ville, les voitures du chemin de fer de Paris à Versailles doivent être soumises au droit proportionnel ; la loi du 8 juillet 1836, ayant mis pour condition expresse à l'adjudication de ce chemin de fer, que cette adju-

La loi de 1855 (14 juillet) élève l'impôt sur le prix des places des voyageurs, et autorise la perception du dixième sur le prix des marchandises transportées à grande vitesse.

ticuliers forment, relativement aux obligations par elle contractées, sont de la compétence des tribunaux de commerce.

En ce qui touche la compétence spéciale des juges de paix, suivant la loi du 25 mai 1838, voyez ce que nous avons écrit *suprà*, page 261 *in notis*, et *infrà*, § 15, p. 126.

---

dication se ferait sur un maximum de 1 fr. 80 c. par tête, non compris l'impôt sur le prix des places, pour le transport des voyageurs sur la distance entière de Paris à Versailles. — Cette dernière loi contient une disposition spéciale tout-à-fait indépendante des lois précédentes, pour une entreprise nouvelle, et on ne peut pas dire qu'elle n'a disposé que pour le cas où, le chemin de fer étant prolongé, la distance deviendrait supérieure à 15 kilomètres. — Le rayon des distances doit être calculé lorsqu'il y a lieu, non d'après le développement de la ligne parcourue par les voitures, mais à vol d'oiseau, dans le sens usuel et géométrique du mot. (Résolu seulement par le jugement de première instance. (Voy. cass., 29 novembre 1843; Lehir, 1844, p. 26.)

Les contributions indirectes doivent percevoir le dixième sur le prix du transport, et non sur le péage pour l'amortissement.

Mais il a été jugé que si la Compagnie a baissé son tarif, la réduction doit porter également sur le péage. (Cass. 22 juillet 1856; *Gaz des trib.*, 24 juillet 1846.)

Les voitures transportées par les chemins de fer sont-elles assujetties au dixième des places? Sur ce point, voici le jugement du tribunal civil de la Seine du 14 août 1846, décision qu'il est important de citer.

« Attendu qu'on ne peut pas plus aggraver l'usage des chemins de fer que l'empêcher, lorsque ceux qui y ont recours se soumettent à la législation particulière qui les régit;

« Attendu qu'on ne peut, comme le prétend l'administration des contributions indirectes, assimiler le chemin de fer à un relayeur; que le relayeur est sous les ordres de celui qui l'emploie; que l'État

Lorsque nous examinerons dans quel lieu peut être assignée une Compagnie de chemin de fer, nous verrons que précisément en raison du caractère particulier de leur ex-

---

ne prélève rien sur le prix de ses relais, tandis que le chemin de fer est tenu de payer tout ce que détermine la loi de concession, et qu'en se chargeant de transporter les voyageurs, les bagages, les marchandises, les voitures, qu'elles soient particulières ou publiques, qui se soumettent à son industrie, il les assujettit à la sanction de ses agents; qu'il ne pouvait en être autrement sans danger pour la sûreté publique;

« Qu'il résulte de là que les Messageries royales, en recourant au chemin de fer d'Orléans, sont nécessairement soumises à ses conditions; qu'elles ne peuvent acquitter deux fois les mêmes droits; qu'elles cessent de transporter du moment où elles sont elles-mêmes transportées;

« Qu'en conséquence, lorsque les contributions indirectes prélèvent sur les chemins de fer les droits qui leur sont dus à raison de leur transport de Paris à Orléans et d'Orléans à Paris, elles ne peuvent agir directement contre lesdites Messageries royales sans leur faire l'application des dispositions des lois faites pour une autre industrie, à une époque où les chemins de fer n'existaient pas;

« Qu'elles ne peuvent pas davantage choisir leur imposé et le droit le plus élevé; qu'il leur faut se soumettre aux lois nouvelles qui ont réglé les droits dus par une industrie nouvelle;

« Attendu que de tout ce qui précède résulte que la contrainte décernée contre les Messageries royales est mal fondée, la déclare nulle, etc. »

— A quelle autorité appartient-il de décider si les Compagnies de chemins de fer doivent le dixième du prix des places des voyageurs?

Les sieurs Henry et Mellet, propriétaires de l'un des chemins de

ploitation, on a prétendu que les Compagnies de chemins de fer ne pouvaient être assignées que devant le tribunal du siége social. Sans doute, pendant longtemps la jurisprudence sur cette question a été incertaine, mais aujourd'hui elle tend à se fixer, et jusqu'à ce qu'une loi soit mise en harmonie avec les modes nouveaux de transport, cette jurisprudence sera considérée comme la loi, c'est-à-dire la seule règle à suivre.

241. Dans l'usage, les obligations du voiturier et de l'expéditeur sont constatées par une lettre de voiture qui détermine les obligations des parties contractantes et les

---

fer qui traversent les départements de la Loire et du Rhône, soutinrent que la prétention de la régie, de percevoir le dixième du prix des places, soulevait une question d'interprétation du cahier des charges de leur Compagnie. Par arrêté du 19 février 1834, le conseil de préfecture du département de la Loire se déclara compétent. *Contrà*, Conseil d'état du 3 mars 1838.

— Les charbons de bois introduits dans les ateliers d'une Compagnie de chemins de fer situés sur le territoire d'une commune soumise au droit d'octroi, doivent être déclarés au bureau des contributions indirectes. (Trib. correct. de Paris, 3e ch., 13 novembre 1846; *Droit*, 16 et 17 novembre 1846; *Gaz. des Tribunaux.*, 15 novembre 1846.)

Mais il a été jugé que les charbons consommés pour le chauffage, dans l'intérieur de la gare du chemin de fer, des machines qui sont les instruments mobiles au moyen desquels on transporte les voyageurs et les marchandises, ne peuvent être considérés comme objets livrés à la consommation locale, puisque les locomotives, que la vapeur produite par le charbon met en mouvement, ne sont pas destinées à fonctionner dans l'enceinte de la ville

diverses conditions nécessaires pour la perfection du contrat.

Les Compagnies, en ce qui concerne les lettres de voiture, ont très-souvent lutté contre l'administration du timbre. Voici les principales décisions intervenues sur la matière avec les nuances de fait qu'il importe de constater.

Les bulletins d'expédition des chemins de fer doivent-ils être timbrés? Résolu affirmativement le 1er août 1845 (1).

Et il en doit être ainsi, alors même que les bulletins ne seraient revêtus du paraphe ni de l'expéditeur, ni du commissionnaire (2).

Sont considérées comme lettres de voitures, et par suite comme passibles de l'impôt du timbre, les bulletins remis par l'administration d'un chemin de fer à son préposé pour le transport des marchandises d'un lieu à un autre, lors-

---

assujettie à l'octroi, mais à opérer au loin les transports qui constituent essentiellement l'industrie des chemins de fer.

Cass. req., 6 novembre 1850; *Gaz. des Trib.*, 7 novembre 1850. — Les moellons extraits d'un terrain pour la construction d'un chemin de fer sont soumis au règlement de l'octroi qui les y assujettit. (Cass., ch. crim., 2 janvier 1847; *Droit*, 3 janvier 1847; *contrà*, cass., 19 nov. 1847; *Gaz. des Trib.*, 22 et 23 nov. 1847.)

Les frais de perception du service de l'octroi établi dans Paris aux débarcadères des chemins de fer, doivent être payés par la ville. (Conseil d'État, 23 juin et 21 juillet 1843; *Gaz. des Trib.*, 25 juillet 1843.

(1) Trib. de Mantes. *Gaz. des Trib.* du 25 sept. 1845.

(2) Cass. req., 24 juin 1846; *Gaz. des Trib.* 25 juin 1846.

qu'ils contiennent les indications substantielles exigées par l'art. 103 du Code de commerce (1).

Les bulletins remis par une Compagnie de chemin de fer aux conducteurs de trains de marchandises, et contenant les signatures et mentions essentielles des lettres de voitures, sont aussi assujettis au timbre (2).

Comme on le voit, on a pris pour point de départ les formalités intrinsèques des lettres de voiture lorsqu'on a plaidé contre l'administration du timbre; on a prétendu qu'il n'y avait pas *lettre de voiture;* c'était là ce qu'il fallait apprécier suivant les diverses nuances de fait. Ainsi, il a été jugé que les bulletins remis par une Compagnie de chemin de fer aux conducteurs des trains de marchandises, pour leur tenir lieu de lettres de voitures, et contenant les mentions essentielles de la lettre de voiture, sont assujettis au timbre, quoiqu'ils ne portent pas de signature, s'il est constaté d'ailleurs que l'omission de la signature n'a eu lieu que pour les soustraire à l'exécution de la loi sur le timbre (3).

---

(1) Cass. req. 5 mai 1846; *Droit*, 8 mai 1846.

(2) (Lois du 13 brumaire an VII, art. 12; et du 11 juin 1842). Cass., 5 mai 1846; Lehir, 1846, p. 354.

Trois jugements ont été rendus dans le même sens par les tribunaux de Nantes, de Montpellier et de Lille, les 1er, 19 et 30 août 1845.

(3) Cass. 17 juin 1846; Lehir, 1846, p. 8; voyez aussi, en ce qui concerne les feuilles d'expédition et les factures, cass., 17 avril 1848; id. 10 juill. 1849. Le timbre est obligatoire.

Analogue conforme. Cass. 5 mai 1846; année 1846, 2-354. — Le

Antérieurement, et de même que les Compagnies des chemins de fer, les commissionnaires avaient défendu leurs droits contre l'administration du timbre, mais les décisions suivantes démontrent qu'ils n'avaient pas réussi.

Les extraits des lettres de voiture que les commissionnaires de roulage sont dans l'usage de remettre aux mains de leurs voituriers (1) sont sujets au timbre, le timbre étant imposé par les articles 12 de la loi du 13 brumaire an VII, 1 du décret du 3 janvier 1809 et 7 de la loi du 11 juin 1842, à toute lettre de voiture (2).

Les commissionnaires de roulage, quelque accéléré que soit leur service, et quoiqu'ils emploient successivement jusqu'au lieu de destination l'intermédiaire de plusieurs voituriers, ne sont pas fondés à s'autoriser de l'exception de timbre dont jouissent les conducteurs de messageries et cochers pour les feuilles de route où sont inscrits les noms des voyageurs, ces feuilles n'étant pas des lettres de voiture.

On ne peut induire de ce que les conducteurs de voi-

---

24 juin 1846, la chambre des requêtes a rendu un arrêt absolument semblable à celui ci-dessus et qui est mentionné p. 284.

(1) Dans l'espèce l'extrait était intitulé · « Service accéléré de N... à Lille, extrait des lettres de voiture timbrées envoyées par la poste ; » il contenait la date de l'expédition, la description du chargement des voitures, la nature, la marque, le poids et le nombre des colis, le paraphe de l'expéditeur et le nom du destinataire : le voiturier l'avait présenté aux employés de l'octroi à titre de lettre de voiture.

(2) Conforme, cass. 2 brumaire an X, arrêt rendu sur les conclusions du procureur général Merlin, analysé dans les Questions de droit, v° Lettre de voiture, § 2.

tures ne sont pas propriétaires des chariots qu'ils conduisent, mais sont seulement aux gages des commissionnaires, et de ce qu'aucun contrat de louage n'est, par conséquent, intervenu entre eux et le commissionnaire de transport, qu'ils ne sont pas voituriers aux yeux de la loi, ni prétendre, en s'appuyant sur un pareil motif, que là où il n'y a point de voiturier, il n'y a point obligation de lettre de voiture (1).

Le motif invoqué pour être dispensé du timbre, dans l'espèce qui précède, était sans doute spécieux, mais il ne devait pas triompher. Il en devait être de même de l'argument dont fait justice la décision qui suit.

Les commissionnaires de roulage ne jouissent pas non plus, quoiqu'ils fassent mener leurs voitures par leurs domestiques ou hommes à gages, de l'exemption de se pourvoir de lettres de voiture, accordée par l'article 2 du décret du 3 janvier 1813 aux propriétaires qui font conduire par leurs voituriers et leurs propres domestiques ou fermiers les produits de leurs récoltes.

La mention sur les extraits remis aux voituriers, que ceux-ci ne sont que des extraits de lettres de voiture timbrées, envoyées par la poste, ne peut dispenser de la production des originaux, lesquels sont indispensables pour garantir l'exécution des lois sur le timbre (2).

---

(1) Le tribunal civil de Lille, par jugement du 5 août 1843, avait jugé qu'en pareil cas la lettre de voiture n'était pas nécessaire.

(2) Cass., 17 avril 1848; Lehir, 1850, p. 214; voyez encore cass. (ch. req.), 17 juin 1851; *Gaz. des Trib.*, 18 juin 1851.

L'original de la lettre de voiture doit donc être représenté afin qu'on puisse constater que les formalités du timbre ont été remplies.

Enfin, comme complément de la doctrine ci-dessus rapportée (voy. page 284), nous ajouterons que les feuilles d'expédition, remises par les Compagnies de chemin de fer à leurs conducteurs avec indication de la date du départ des colis (sans désignation du nombre ni de la nature), de la marque, du poids, de l'expéditeur, du destinataire, des frais de ports, des marchandises, et avec une colonne d'émargement destinée à recevoir la preuve que l'objet expédié a été reçu par le destinataire, doivent aussi être considérées comme des lettres de voiture, bien que non signées par la Compagnie, et sont soumises, par suite, au timbre. (Loi 13 brumaire, an VII, art. 12; décret 3 janvier 1809; loi 11 juin 1842, art. 6 et 7) (1).

Les feuilles d'expédition remises au voiturier par le commissionnaire de transport peuvent être considérées comme des lettres de voiture, et sont dès lors assujetties au timbre, si elles indiquent leur date, le nom de l'expéditeur, celui du commissionnaire et celui du destinataire, le lieu du départ et le lieu de l'arrivée, la nature, le poids et la marque des marchandises, quoique le prix de la voiture, le délai du transport et l'indemnité pour cause de retard y soient omis.

---

(1) Cass., 3 janv. 1853; Lehir, 1853, p. 517.

Analogue conforme, cass., 5 mai 1846, Lehir 1847, 2, 352. (*Vide suprà*, p. 285.)

De pareilles feuilles ou écrits saisis sur un voiturier peuvent donc donner lieu à l'amende pour défaut de timbre; (C. com., 103; loi 13 brumaire, an VII, art. 12, et 11 juin 1842, art. 6 et 7) (1).

Telle est en substance la portée des décisions qui ont déclaré passibles du timbre les lettres de voiture ou les feuilles d'expédition dans les conditions qui viennent d'être signalées.

Contrairement aux décisions que nous venons de faire connaître, il avait été jugé que les bulletins rédigés par les Compagnies de chemins de fer, pour le service du transport des marchandises sans le concours et la participation des expéditeurs, ne sont que des notes d'ordre et de service intérieur, qui ne peuvent être assimilées à des lettres de voiture; qu'en conséquence, elles ne devaient pas être assujetties au timbre (2).

Mais il résulte de la jurisprudence précitée, qu'une telle prétention est inadmissible.

Il est utile, au surplus, de se reporter à ce que nous avons déjà écrit, page 26 et suiv., en traitant en général des entrepreneurs de transports et des messagistes.

242. On a agité, avant la nouvelle loi qui a supprimé

---

(1) Cass. 7 juin 1853, Lehir 1853, p. 635.

(2) Trib. civ. de Chartres, 14 août 1847; *Droit*, 10 sept. 1847.

Les procès-verbaux de contravention des chemins de fer doivent être visés pour timbre et enregistrés en débet (circulaire de l'administration du 27 juillet 1846, n° 1760; *Gaz. des Trib.* 10 et 11 août 1846.)

l'arbitrage forcé, la question de savoir si c'est par arbitres que peuvent être jugées les questions qui naissent à l'occasion d'une société de chemins de fer qui n'est pas devenue concessionnaire. L'affirmative a été prononcée (1).

Cette question aujourd'hui est sans intérêt, l'arbitrage forcé étant supprimé en matière de société.

D'un autre côté, l'agiotage, à l'occasion de la concession des chemins de fer, a fait place à un ordre de faits plus réguliers, et qui, dès lors, engendre beaucoup moins de contestations.

243. Le transport par chemins de fer constitue sans doute une opération commerciale; mais un État qui, en vertu d'une loi, se charge de l'exploitation d'un chemin de fer et du transport des voyageurs, n'est pas soumis à la juridiction commerciale pour contestations relatives au transport. Il ne fait pas un acte de commerce, il remplit une mission gouvernementale que la loi lui a confiée (2).

244. Les administrateurs de chemins de fer n'agissent pas dans un caractère public; on ne peut donc être admis à prouver devant le jury les faits articulés contre eux (3).

Les administrateurs qui, au moment où est survenu un

---

(1) Paris, 19 mai 1848; *Gazette des Tribunaux*, 8 juin 1848; voy. encore Rouen, 19 août 1846; *Gazette des Tribunaux*, 22 août 1846; voy. aussi *Gazette des Tribunaux*, 16 et 19 mars 1846.

(2) Cour de cass. de Belgique, 14 novembre 1844.

(3) Voy. *Gazette des Tribunaux*, 19 novembre 1845; Rebel et Juge, n° 94.

Les administrateurs d'une Compagnie de chemin de fer ne peu-

accident, exerçaient de fait l'administration, ne peuvent, pour la première fois, sur l'appel, prétendre qu'ils n'étaient

---

vent seuls renoncer à une concession ou à une adjudication obtenue. (Voyez Rebel et Juge, nos 92, 93.)

Mais ils ne sont pas garants des engagements de la société. (Mêmes auteurs, no 80.)

Dans les Compagnies provisoires, les administrateurs ont la gestion des capitaux de cette société. (*Loco citato*, no 29.)

Sur la responsabilité qu'entraîne cette gestion, voyez mêmes auteurs, n° 30 et suiv.

Les dépenses faites par les fondateurs d'une association provisoire doivent-elles, en cas d'échec total, rester à la charge de l'association ?

MM. Rebel et Juge, no 38, pensent que, dans ce cas, il ne s'agit que d'une société en participation, et que les frais utilement faits doivent rester à la charge de la masse des actionnaires.

Les fondateurs des Compagnies provisoires n'ont pas, au surplus, le droit de les fusionner sans le consentement des actionnaires. (Rebel et Juge, nos 27 et 28.)

Voici comment s'expriment sur ce point les auteurs que nous venons de citer :

« Il n'est pas douteux pour nous que ceux d'entre ces actionnaires auxquels répugneraient de semblables opérations (la fusion), n'eussent le droit de les repousser pour leur compte ; ils ne pourraient y être rattachés que par un consentement équivalant à ratification, puisque le mandat qu'ils avaient donné est dépassé. A défaut de ratification, ils ne peuvent être tenus par aucun lien de droit. Nous pensons en outre que si, par suite de la fusion, ils ont éprouvé un préjudice, ils sont fondés à en demander la réparation. »

Peut-on exiger d'une société nouvelle le prix des travaux d'une société précédente dont elle profite ? Non, s'il n'y a pas lien légal

pas investis régulièrement du titre d'administrateurs, alors surtout qu'ils ont conclu au fond devant les premiers juges (1).

---

entre les deux sociétés. (Trib. de comm. de la Seine, 27 avril 1846; *Gaz. des Trib.*, 28 avril 1846.)

Dans certains cas, la fusion constitue une coalition. (Rebel et Juge, n° 200 et suiv.)

(1) Paris, 31 juillet 1852; Teulet et Camberlin, 1-419.

Le tribunal de commerce de la Seine, par son jugement du 16 avril 1851, ne s'était d'abord occupé que de statuer sur la perte d'un animal transporté par le chemin de fer. En effet, les administrateurs du chemin de fer n'avaient pas alors prétendu qu'ils n'étaient pas encore investis, par un titre régulier et définitif, de la direction lorsque l'accident était arrivé, ce ne fut que devant la Cour qu'ils invoquèrent un défaut de qualité qui devait les exonérer de toute responsabilité. Mais la Cour statua purement et simplement dans les termes suivants :

En ce qui touche l'exception tirée du défaut de qualité des directeurs du chemin de fer de l'Ouest;

Considérant qu'ils ont conclu au fond devant les premiers juges, et qu'au surplus il résulte des faits de la cause que déjà, à l'époque du sinistre, ils dirigeaient l'administration du chemin et étaient responsables des faits tels que ceux de la cause, etc.

§ 4. — SOINS DE LA MARCHANDISE ; OBLIGATION DE LA TRANSPORTER.

Sommaire.

245. Soins de la marchandise à transporter; détérioration à la charge de l'expéditeur ou du destinataire ; du chargement confié aux soins de l'entreprise des chemins de fer.
246. Une Compagnie de chemins de fer est-elle obligée de transporter les objets qui lui sont confiés ?
247. Exceptions sous le rapport de la question qui précède ;
248. Une Compagnie de chemins de fer peut-elle refuser le transport de marchandises que lui adresse une autre Compagnie ?
249. Dans quel lieu une Compagnie est-elle obligée de prendre livraison des marchandises ?

245. Nous avons exposé, chapitre III, quelles sont les obligations qui incombent aux commissionnaires de transport ou messagistes, au point de vue le plus général sur la matière, et conformément aux principes édictés par le Code Napoléon ou le Code de commerce.

Les Compagnies de chemins de fer ont à remplir les mêmes obligations que tout entrepreneur de transport en ce qui concerne le soin de la marchandise lorsqu'elles en en sont dépositaires *volontaires*. (*Vide suprà*, p. 32.)

La responsabilité de la Compagnie existe aussi lorsque le dépôt est *nécessaire*, si, par exemple, des colis sont en souffrance dans les magasins du commissionnaire (1).

Avant de se charger d'un objet à transporter, il faut en faire avec soin la reconnaissance.

(1) Petit de Coupray, p. 80. Voy. aussi *infrà*, § 5.

« La reconnaissance, dit M. Petit de Coupray, *Manuel des transports*, p. 19, consiste dans les opérations suivantes :

« Examiner l'état de conditionnement extérieur ; voir si l'emballage est suffisant pour garantir la marchandise pendant tout le trajet qu'elle doit parcourir ; constater le poids des colis. Si la marchandise est fragile, l'agiter pour vérifier si déjà, à la présentation, le colis ne sonne pas la casse ; confronter les marques et les numéros avec les indications que donne l'expéditeur ;

« Enfin, examiner si les lettres de voiture présentent des conditions de prix et de délais suffisants ; si le prix indiqué par 100 kilog. est appliqué suivant les coupures de la Compagnie ; si les adresses sont lisibles, les destinations bien indiquées ; si la marchandise est accompagnée des pièces de régie et des documents de douane que comportent sa nature et sa destination ; si les échantillons qui peuvent être signalés comme remis avec la marchandise sont effectivement représentés.

« Dans le cas où il existerait des irrégularités dans les notes de remise, lettres de voiture, expéditions ou documents de douane, des insuffisances dans les désignations, des manquants de poids ou de colis, il faut refuser l'expédition. »

Toutes ces observations que M. Petit de Coupray consigne avec beaucoup de soin dans son ouvrage, ont la plus grande importance, car elles influent directement sur la responsabilité de la Compagnie.

Les billets de garantie qu'une Compagnie se ferait délivrer avant le transport pour le cas où l'emballage lui pa-

raîtrait défectueux, ne la dispensent pas, du reste, du soin à apporter à la marchandise pendant le transport (1).

Si une Compagnie accepte un transport au-dessous du tarif légal, ce n'est pas non plus une raison pour l'exonérer de toute responsabilité lorsque l'accident est de son fait (2).

Le commissionnaire intermédiaire doit, comme le premier commissionnaire, avoir soin des colis confiés, réparer même l'emballage aux frais de la marchandise (3).

En effet, il tient vis-à-vis de l'expéditeur la place du premier commissionnaire, et, comme lui, il a les mêmes obligations à remplir.

Nous ne pouvons ici déterminer tous les cas dans lesquels la marchandise peut être avariée dans les gares, mais nous signalerons notamment les coups de crochet qui peuvent faire des avaries aux marchandises. On doit donc n'avoir recours qu'à des instruments qui ne causent aucun dégât. Ainsi, il ne faut pas se servir de crochets à un bec ; si déjà on s'aperçoit que la marchandise a reçu des coups de crochets qui aient pu l'avarier, on ne doit se charger du transport qu'après vérification par experts (4).

Si une Compagnie est obligée de veiller à la conservation de la marchandise, cette obligation a ses limites; c'est ce que démontre le jugement suivant du tribunal

(1) Même auteur, p. 27.

(2) Voy. cependant Petit de Coupray, p. 43.

(3) Même auteur, p. 28.

(4) Petit de Coupray, p. 32.

de commerce de Bordeaux, du 8 juillet 1850, qui affranchit la Compagnie des détériorations survenues à la marchandise par suite du refus du destinataire d'acquitter les frais de transport.

« Attendu que Dupont ayant été définitivement déclaré propriétaire de la marchandise, elle a voyagé pour son compte, et la Compagnie des chemins de fer a action contre lui pour le paiement des frais de transport;

« Attendu que la Compagnie n'est chargée que du transport de la marchandise au lieu de destination; qu'elle répond des détériorations qui, dans le chargement, le trajet ou le débarquement, peuvent résulter de la faute, de la négligence ou de la maladresse de ses préposés, mais non de celles qui sont une suite du vice naturel de la chose; que les quatre-vingt cinq sacs de graine de genièvre déposés à la gare d'Angoulême, le 27 août, sont arrivés à Bordeaux le même jour; que Dupont, le destinataire, en fut immédiatement averti, et qu'il refusa de les retirer, sur le motif que le genièvre était échauffé et qu'il commençait à fermenter, mais sans signaler aucune dégradation extérieure imputable aux agents de la Compagnie; que, dès-lors, celle-ci avait rempli son obligation; que ce serait dénaturer le contrat et exiger l'impossible que de lui imposer les soins d'un consignataire ou dépositaire spécialement chargé de veiller à la conservation de la chose (1);

« Attendu que la qualité et la position de la Compagnie

---

(1) Ce motif du jugement n'est pas assez explicite. Sans doute, dans l'espèce, la Compagnie du chemin de fer ne pouvait être tenue

n'ont point été modifiées par le refus qu'elle a fait de délivrer la marchandise au dépositaire ultérieurement nommé par justice, avant que les frais de transport eussent été acquittés, d'abord parce que la difficulté qui avait donné lieu à la mesure ordonnée par M. le président du tribunal de commerce, s'agitait exclusivement entre l'expéditeur et le consignataire, et qu'étrangère à la contestation, elle ne pouvait être tenue de se dessaisir de son gage ; ensuite parce que le magistrat consulaire, comprenant qu'elle avait le droit de le retenir jusqu'au paiement de ce qui lui était dû, avait lui-même, dans son ordonnance, autorisé expressément le sieur Barjou, qu'il désignait pour dépositaire, *à payer pour le compte de qui il appartiendrait le transport de ces marchandises, les frais de déchargement, et tous autres justes et légitimes* ;

« Qu'ainsi, la Compagnie des chemins de fer n'a fait qu'user de son droit, et la demande reconventionnelle de Dupont est dénuée de tout fondement ;

« Par ces motifs, etc., etc. »

Si ce jugement constate que la Compagnie refusait de remettre la marchandise, il établit aussi qu'il y avait refus de payer le prix du transport ; à ce point de vue donc la décision est juridique.

Puisque les Compagnies de chemin de fer sont responsables de la marchandise, le chargement doit avoir lieu, dans les wagons, avec beaucoup de soin.

---

du vice propre de la chose par la fermentation, mais elle doit employer tous ses soins à l'empêcher.

On place, par exemple, les malles à plat et non debout les cartons à chapeaux et les objets légers en dessus, de telle sorte qu'ils ne subissent aucune pression en route(1).

La livraison doit se faire aussi dans un ordre tel qu'il n'y ait pas d'erreur possible ou d'avarie (2).

Ainsi, classement avec ordre dans le chargement, classement dans la livraison, tel doit être le soin particulier soit de la gare expéditrice, soit de la gare d'arrivée. Nous signalerons encore quelques règles à cet égard :

Dans le classement des colis dans un wagon, les marques haut et bas doivent être respectées (3).

Les objets à transporter étant de même nature, des fers par exemple, il faut avoir le soin de séparer les expéditions, afin d'éviter les difficultés que le mélange pourrait faire naître (4).

L'expédition des marchandises en vrac demande aussi des précautions toutes particulières (5).

Il en est de même pour le transport des bestiaux (6).

« Les embarquements et débarquements des chevaux de luxe sont souvent difficiles; il faut donc prendre toutes les précautions possibles pour éviter les accidents dont les conséquences sont toujours exagérées par les propriétaires.

---

(1) Petit de Coupray, p. 119, 123, 160, 161.

(2) Même auteur, p. 123.

(3) Même auteur, p. 130, 131.

(4) Même auteur, p. 158, 164.

(5) Même auteur, p. 158.

(6) Même auteur, p. 142, 177, 178, 185.

« Pour l'embarquement, après s'être assuré que les licous sont solides et que les longes sont en bon état, il faut approcher exactement l'écurie du quai, la caler, et placer un pont que l'on recouvre de paille, ainsi que le plancher de l'écurie, pour en atténuer la sonorité et pour empêcher l'animal de glisser. La partie supérieure opposée à l'entrée doit être ouverte pour donner du jour. Un homme doit se tenir de côté à la porte et couvrir d'un cuir la gâche du loqueteau pour empêcher le cheval de s'y blesser s'il entre de travers.

« Si, après plusieurs tentatives infructueuses, le cheval se refuse à entrer, il faut lui couvrir la tête d'un bourgeron, lui faire faire plusieurs tours pour le dérouter, puis le tirer résolûment. S'il hésite encore à entrer, plusieurs hommes doivent le pousser par derrière, en lui tenant la queue pour l'empêcher de ruer. Une fois entré, il faut fermer la porte avec soin, puis attacher le cheval solidement, de manière qu'il ne puisse pas se délicoter en route.

Lorsque des animaux rétifs et ombrageux se refusent à l'embarquement, il ne faut s'en charger que moyennant garantie écrite par le propriétaire, qu'il décharge à l'avance la Compagnie de toute responsabilité à l'égard des accidents qui pourraient arriver pendant les opérations de l'embarquement et du débarquement, et pendant le transport.

« Si, en route, l'animal s'est blessé de manière à ne pouvoir continuer sa route, il faut tâcher de détacher le wagon du train et prévenir de suite la gare expéditrice, si le cheval n'est pas accompagné.

« Au débarquement, il faut prendre les mêmes précau-

tions qu'au départ, approcher le wagon exactement du quai, le caler et répandre de la paille à la sortie.

« A l'arrivée à destination, s'il s'élève quelque difficulté qui s'oppose à la livraison, il faut mettre les chevaux en fourrière, et en cas de blessures, requérir un vétérinaire assermenté qui dresse procès-verbal pour servir et valoir ce que de raison. Ce procès-verbal est transmis, avec le rapport, au chef du service commercial ou au chef de l'exploitation, suivant les règlements de la Compagnie (1). »

M. Petit de Coupray (p. 138) ajoute qu'un expéditeur ne peut exiger qu'il lui soit donné un wagon spécial pour transport d'animaux s'il n'en existe pas. En effet, dit cet auteur :

« Les cahiers des charges n'ayant pas astreint les Compagnies de chemins de fer à l'emploi d'un matériel particulier pour le transport des chevaux, il s'ensuit que, bien qu'elles aient fait construire pour cet usage des wagons-écuries, un expéditeur de chevaux n'a pas le droit d'exiger impérieusement qu'il lui en soit donné alors qu'il ne s'en trouve pas en gare, et qu'il ne peut valablement actionner la Compagnie pour refus d'expédition, alors qu'il lui est offert un autre véhicule (2). » Cette doctrine est équitable.

Si, en effet, une Compagnie de chemin de fer peut aujourd'hui être réputée avoir le monopole des transports, il ne faut pas que cette situation, créée par la force des choses, rende sa mission plus difficile que celle des anciens entrepreneurs de transport.

---

(1) Petit de Coupray, p. 139.

(2) Petit de Coupray, p. 138.

Les articles de messageries exigent encore une attention toute spéciale (1).

On entend par articles de messageries ce qui n'est ni gênant ni embarrassant. Cette désignation résulte d'un arrêt de la Cour de Paris qui établit une ligne de démarcation entre le transport d'autrefois et celui qui a lieu aujourd'hui (2). M. Petit de Coupray, p. 154, signale encore, avec beaucoup de raison, et à l'occasion du transport, les dangers que présentent certaines lettres de voiture. Cet auteur s'exprime ainsi :

« Les lettres de voiture, surtout celles qui émanent des commissionnaires de roulage, portent quelquefois cette suscription : *A M.... qui remettra les bonnes lettres de voiture ;* et lorsque la Compagnie se présente, on exige pour la remise des *bonnes lettres* de voiture le paiement préalable de sommes plus ou moins élevées, ou bien on lui remet des lettres de voiture qui indiquent des destinataires différents au lieu d'un seul.

« On ne doit pas accepter de semblables lettres de voiture, parce qu'elles causent toujours des démarches et des difficultés préjudiciables à la Compagnie.

« Les commissionnaires de roulage présentent aussi quelquefois des lettres de voiture portant : *A M.... ou au magasin qu'il indiquera.* Il résulte de cette indication que le destinataire peut désigner un magasin en dehors de l'octroi, et se refuser à payer un supplément de camionnage, ou re-

---

(1) Petit de Coupray, p. 130.

(2) Paris, 14 décembre 1852 ; Teulet et Camberlin, 2-102.

mettre un bordereau de destination qui oblige la Compagnie à faire des livraisons partielles à plusieurs destinataires, tandis que l'expédition n'en comporte qu'un seul.

« On doit se refuser à accepter des lettres de voiture présentées dans ces conditions. Si l'expédition comporte plusieurs destinataires, l'expéditeur doit l'adresser en gare à un consignataire de son choix.

Une gare a toujours le droit, en recevant une expédition, de faire des réserves contre l'état des colis qu'elle reçoit d'une autre gare (1). Mais les réserves, pour ne donner lieu à aucune difficulté ultérieure, sous le rapport de la preuve, doivent être constatées.

Quant aux manquants de poids et de nombre à l'arrivée, voici comment l'on procède, suivant M. Petit de Coupray, p. 64 : « *Pour les manquants de poids ou de nombre :* s'il manque à la livraison un ou plusieurs des colis composant une expédition, il ne faut jamais omettre de constater le poids, les marques et les numéros des colis que l'on peut livrer, ainsi que ceux des colis manquants, afin de limiter la responsabilité de la Compagnie; puis, de faire toutes les recherches possibles pour arriver à les retrouver. Si l'on n'y parvient pas, il faut en payer la valeur sur facture certifiée véritable et conforme aux livres du vendeur. S'il y a manquant de poids sur un colis, manquant de poids sur un fût de trois-six, d'eau-de-vie ou d'huile, vidange sur un fût de vin, de vinaigre ou de tout autre liquide, il faut distinguer le cas où ces manquants de poids ou vidanges sont

(1) Petit de Coupray, p. 153.

dus à un vice propre à la chose ou à un mauvais emballage, ou s'ils ont été l'objet de billets de garantie au départ, du cas où ils sont du fait de la Compagnie, et repousser la retenue ou l'accepter après avoir consulté l'expéditeur, ou transiger, suivant les circonstances (1). »

Mais cette transaction, si les effets doivent en retomber sur l'expéditeur, ne peut avoir lieu qu'autant qu'elle a été préalablement agréée par ce dernier.

246. Une Compagnie de chemins de fer est-elle obligée d'effectuer le transport des marchandises qui lui sont confiées (2)? Quelle est l'autorité compétente pour juger sur ce point? Ces questions ont été agitées d'abord à l'occasion du chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne, dont le cahier des charges, article 6, contenait cette clause :

« Au moyen du paiement du droit tel qu'il sera réglé définitivement par l'adjudication, le commissionnaire sera tenu d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres mains, et *sans pouvoir en aucun cas le refuser*, le transport des denrées, marchandises et matières quelconques, qui lui seront confiées. »

Nous devons citer encore l'article 12 du même cahier des charges :

« Toutes contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et les particuliers qui lui livreraient des marchandises, resteront dans la compétence des tribunaux ordinaires.

(1) Voyez Petit de Coupray, p. 156.

(2) L'acceptation du mandat peut avoir lieu tacitement, nous l'avons dit *suprà*, page 6. (Voyez aussi Petit de Coupray, p. 152.)

Quant à celles qui s'engageraient entre l'administration et la Compagnie sur l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, elles seront jugées administrativement par le Conseil de préfecture du département du Rhône, sauf le recours au Conseil d'État. »

Le tribunal de Saint-Étienne, devant lequel était portée la question de savoir si la Compagnie était obligée de transporter les marchandises qui lui étaient confiées, s'était déclaré compétent (1).

Pour soutenir l'appel devant la Cour de Lyon, on produisit une consultation de M. de Vatimesnil, dont voici quelques passages que nous lisons dans le journal *le Droit* du 4 décembre 1835; ils compléteront l'exposé des faits :

« Un négociant avait requis la Compagnie du chemin de fer de transporter une quantité déterminée de charbons dans un espace de temps également déterminé, et la Compagnie avait répondu que la masse des demandes qu'elle avait reçues était telle, qu'il lui était impossible d'exécuter le transport dans un délai aussi court. Le négociant avait cité la Compagnie devant le tribunal de Saint-Étienne; celle-ci avait décliné la compétence. Voici les raisons alléguées de part et d'autre : le négociant disait : il s'agit d'un débat d'intérêt privé entre la Compagnie et moi; elle doit, aux termes de l'article du cahier des charges, exécuter le transport dans le délai que j'ai fixé, car cet article lui défend de refuser les marchandises que l'on entend lui confier. Le cas d'impossibilité prouvée serait le seul où elle

(1) Voyez *le Droit* du 4 décembre 1835.

pourrait se soustraire à cette obligation; c'est aux tribunaux ordinaires qu'il appartient naturellement d'apprécier cette impossibilité comme tout autre cas fortuit ou événement de force majeure. D'ailleurs le premier alinéa de l'article 12 porte que ces sortes de contestations resteront dans la compétence des tribunaux ordinaires.

« Non, répondait la Compagnie, il ne s'agit pas là seulement d'intérêts privés, il est question de déterminer dans quel ordre et dans quelle mesure la Compagnie doit satisfaire à l'ensemble des demandes qui lui sont adressées par le commerce. On ne peut isoler, on ne peut détacher de cet ensemble un débat entre la Compagnie et un négociant. Ce débat ne saurait être vidé que par l'examen de la totalité des demandes combinées avec les moyens d'exécution qui appartiennent à la Compagnie, et avec des considérations de sûreté publique, dont l'importance n'a pas besoin d'être démontrée. De là dérive la nécessité d'une appréciation d'intérêts généraux qui ne saurait appartenir à la juridiction commune. Le procès ne roule pas sur une question de police de grande voirie, qui est, de sa nature, dans les attributions de l'administration.

« Le cahier des charges défend sans doute à la Compagnie de refuser les marchandises; mais qu'est-ce que refuser? C'est ne pas mettre à la disposition du commerçant qui se présente les moyens de transport que l'on a en son pouvoir. Or, il s'agit précisément de savoir quels sont, dans telle circonstance donnée, et à raison de la somme totale des demandes qu'elle reçoit, les moyens de transport que la Compagnie a en son pouvoir. On ne peut trancher une telle

question sans interpréter le cahier des charges, droit que le second alinéa de l'article 12 a réservé à l'administration. Le premier alinéa du même article ne s'applique qu'au cas où la Compagnie a admis des marchandises et s'est chargée de les transporter, parce qu'alors tout se réduit à l'exécution d'un contrat; mais lorsque, au contraire, la Compagnie dit : Je ne puis pas transporter telle masse de marchandises dans tel délai, et que, le cahier des charges à la main, on prétend l'y contraindre, l'interprétation de cet acte administratif devient nécessaire. »

M. de Vatimesnil ajoutait :

« Quelque peu disposé que soit, en général, l'auteur de cette consultation, à résoudre les questions de compétence en faveur de l'autorité administrative, il pense que dans le cas dont il s'agit, les moyens de la Compagnie sont décisifs. Les entreprises des chemins de fer seraient inévitablement désorganisées si les tribunaux pouvaient les astreindre à exécuter, en faveur d'un particulier, des transports qui dépasseraient leurs moyens d'exécution, combinés avec les besoins généraux du commerce. Jadis, si une telle difficulté eût été soumise à un parlement; il aurait fait un arrêt de règlement qui aurait embrassé tous les intérêts. Les tribunaux actuels n'ayant pas cette faculté, ne peuvent connaître de ces sortes de causes;

« De là, il faut tirer deux conséquences :

« La première, que, selon toutes les apparences, la Compagnie obtiendra gain de cause;

« La seconde, que s'il en était autrement, il ne faudrait attribuer ce résultat qu'à un vice de rédaction dans le

cahier des charges, ce qui, au moment où tant de capitaux vont se précipiter dans ces sortes d'entreprises, devrait rendre le gouvernement très-attentif sur cette rédaction, ou plutôt encore le déterminer à soumettre aux chambres une loi générale relativement à une matière aussi grave. »

La Cour de Lyon se déclara incompétente. En effet, dans l'espèce, la Compagnie ne pouvait être jugée que par l'autorité (1). (Voy. p. 369.)

La Cour de cassation a décidé aussi, le 29 janvier 1845, que la question de savoir si ceux qui ne transportent que des marchandises doivent le faire immédiatement et à toutes réquisitions, appartient seulement à l'autorité administrative (2).

Telle est la doctrine lorsque quelque doute existe dans les conditions d'existence des administrations de chemins de fer, et qu'ils paraissent ne pouvoir être résolus que par l'autorité supérieure.

247. Mais lorsque le cahier des charges trace nettement les obligations d'une Compagnie, les tribunaux ordinaires sont compétents ; ainsi, le défaut de matériel exigé engage la responsabilité d'une Compagnie. Si donc les marchandises enregistrées ne partent pas, la Compagnie est responsable et le chef de gare est passible de peines correctionnelles (3).

---

(1) Voyez jugement du trib. de com. de la Seine, 20 mars 1856 ; Teulet et Camberlin, 1857, page 290.

(2) *Gazette des Tribunaux*, 30 janvier 1845.

(3) Angers, (ch. corr.), 29 août 1853 ; *Gazette des Tribunaux*, 15 septembre 1853 ; Paris, 16 et 19 novembre 1853 ; *Gazette des Tribunaux*, 24 nov. 1853.

Les Compagnies de chemins de fer peuvent toutefois ne pas être obligées de transporter, par le même convoi, et notamment, tous les bestiaux qui sont présentés.

En effet, elles ne sont tenues de transporter les bestiaux que dans l'ordre de leur enregistrement, et de n'avoir, à chaque station, que le matériel nécessaire pour les exigences du trafic ordinaire et du mouvement normal de la circulation.

En conséquence, et dans le cas d'affluence extraordinaire de bestiaux à l'une de ses stations, l'administration du chemin de fer n'est pas passible de dommages-intérêts pour n'avoir pas transporté tous les bestiaux qui ont été présentés à la gare avant le départ du train.

Dans l'espèce, les sieurs Cardon et Lecomte demandaient à la Compagnie du chemin de fer de Tours à Nantes 3,440 fr. de dommages-intérêts pour différence qui avait eu lieu sur 38 bœufs non partis le 13 avril et restés en gare, entre le marché de Sceaux du 14 avril, et celui de Poissy du jeudi suivant. On disait que les bœufs étant arrivés avant l'heure du départ, et la Compagnie exerçant un monopole, elle devait satisfaire à tous les besoins du service.

La Compagnie de Tours à Nantes répondait que l'article 25, § 2, du cahier des charges, ne l'obligeait à faire partir les marchandises, bestiaux, etc., que par ordre d'enregistrement ; que les sieurs Cardon et Lecomte étant arrivés les derniers, leurs bœufs n'avaient pu partir le jour même à cause de la trop grande affluence de cette marchandise pour le même jour.

Le tribunal de commerce de la Seine (26 novembre 1850),

accueillit ce système de défense. Nous reviendrons, au surplus, sur cette question en parlant des dommages dus pour cause de retard (1).

C'est alors que nous ferons connaître la jurisprudence la plus récente, telle que la détermine, en pareille matière, la Cour de cassation.

248. Une Compagnie ne peut refuser de faire le transport d'un colis en bon état qui lui serait adressé par une autre Compagnie de chemin de fer, sous peine de dommages-intérêts, les relations des Compagnies de chemins de fer étant présumées exister de plein droit (2).

249. Une Compagnie n'est tenue de recevoir les marchandises dont on veut lui confier le transport que dans ses gares, et elle ne peut être contrainte à en prendre livraison hors de là. Voici le cas pour lequel la question a été soumise aux tribunaux :

La Compagnie des navires à vapeur, porteurs maritimes, avait intenté, contre la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, une action tendant à ce que ladite Compagnie fût tenue de prendre livraison de marchandises à bord ou sur le quai, et d'indiquer dans quel dépôt elle désirait que ces marchandises fussent placées, à charge par elle d'en payer la voiture.

La Compagnie d'Orléans refusa, par les motifs suivants, que le jugement du tribunal de commerce de Bordeaux (26 juin 1856), qui les a adoptés, fait suffisamment connaître :

« Attendu que la gare du chemin de fer de Paris à

---

(1) *Gazette des Tribunaux*, 27 novembre 1851.

(2) Paris, 21 décembre 1836 ; voy. Rebel et Juge, n° 406 et suiv.

Orléans est à la Bastide; que l'administration n'est tenue de recevoir que là les marchandises qu'on veut lui remettre; que cela est si vrai, que le transport des marchandises de Bordeaux à la Bastide est soumis à un droit de camionnage au profit d'une entreprise particulière, camionnage qui est à la charge de la marchandise; qu'il y a lieu de donner acte à la Compagnie du chemin de fer de ce qu'elle est prête à recevoir les marchandises en gare à la Bastide, sous toutes réserves pour retard, condamne la Compagnie d'Orléans, et ce de son consentement, à recevoir les marchandises dont s'agit en gare à la Bastide, lui réservant tous ses droits, en cas de retard et moyennant ce, relaxe la Compagnie du chemin de fer des conclusions prises contre elle, et condamne la Compagnie des porteurs maritimes aux dépens. »

Ainsi, en règle générale, une entreprise des chemins de fer doit transporter les colis qui lui sont remis. Mais, en examinant les obligations de l'expéditeur, nous constaterons qu'il est des colis dont le transport peut être refusé, dans le cas, notamment, où l'emballage est défectueux, et lorsque l'expéditeur ne veut pas consentir au commissionnaire des *billets de garantie* qui l'affranchissent de toute responsabilité.

Mais une Compagnie de chemin de fer qui reçoit une lettre de voiture renfermée dans une fiche ou enveloppe cachetée ne peut, sous ce prétexte, refuser le transport (1);

---

(1) Cass., 21 avril 1857; Teulet et Camb., 6-313; Anal., trib. de comm. de la Seine, 20 mars 1856; Teulet et Camberlin, 5-290;

elle doit rompre le cachet pour vérifier la teneur de la lettre de voiture.

Id., 4 avril 1856, 5-309. Le texte de l'arrêt du 21 avril 1857 porte:

« La Cour, statuant sur le moyen unique:

« Attendu qu'il est établi, en fait, que, le 31 mars 1855, onze caisses ou colis ont été remis à Bourdeau, commissionnaire de roulage à Limoges, pour les faire parvenir à Metz, à la destination du sieur Mercier;

« Que Bourdeau a remis ces colis à la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, qui, à son tour, devait les confier à la Compagnie du chemin de fer de l'est, en chargeant cette Compagnie d'en opérer le transport à Metz;

« Attendu que les Compagnies du chemin de fer, qui n'exercent le privilége que la loi leur a accordé, que sous la condition d'opérer le transport des marchandises et des voyageurs dans les termes de leurs tarifs, ne peuvent, sans motifs légitimes, se refuser à l'exécution du mandat de transport qui leur est donné;

« Que la Compagnie de l'Est prétend, il est vrai, que, si elle s'est refusée à opérer le transport des colis que la Compagnie d'Orléans lui remettait, son refus était fondé sur ce que la lettre de voiture applicable à ces colis était renfermée dans une fiche ou enveloppe cachetée, et qu'il était ainsi impossible de connaître les conditions sous lesquelles ce transport lui était imposé; qu'elle était, par conséquent, exposée à exécuter, à ses risques et périls, un mandat dont les termes lui étaient celés;

« Mais qu'il est établi, en fait, et qu'il est certain, en droit, que la Compagnie de l'Est pouvait et même devait ouvrir la fiche qui lui était adressée:

« Qu'en procédant à cette ouverture, ladite Compagnie eût vérifié si les conditions que renfermait la lettre de voiture lui permettaient d'exécuter, en pleine sécurité pour ses intérêts, la commission de transport qui lui était donnée; etc. »

§ 5. — OBLIGATIONS DES COMPAGNIES. — RESPONSABILITÉ POUR PERTE OU AVARIE.

Sommaire.

250. Les Compagnies de chemins de fer sont tenues d'avoir des livres d'enregistrement pour la garantie de l'expéditeur, du destinataire, du tiers, et pour remplir toutes les instructions qu'elles ont reçues;
251. Elles doivent remettre à l'expéditeur un bulletin de chargement;
252. Soins dus au transport; responsabilité des Compagnies en cas de dépôt; exceptions qu'elles ne peuvent invoquer à leur profit; bulletin de garantie valable; les effets à transporter doivent être remis aux préposés spéciaux;
253. Vol commis par un facteur, à la charge de l'entreprise; *quid* de la responsabilité s'il y a défaut d'enregistrement des colis?
254. De la preuve testimoniale pour établir la remise des marchandises;
255. Obligations imposées à l'expéditeur ou au voyageur pour que les Compagnies soient responsables;
256. Du vol commis par les étrangers;
257. Responsabilité du commissionnaire intermédiaire;
258. Responsabilité par suite de la concession de l'entreprise du factage; de l'emploi des camionneurs; exceptions; wagon livré en entier; bateaux correspondants;
259. Les Compagnies sont responsables de l'avarie comme de la perte; accidents éprouvés par des animaux; avaries subies par les marchandises; avaries intérieures ou extérieures;
260. Fins de non-recevoir que la Compagnie d'un chemin de fer peut opposer pour manquants; formes de constatation des diverses sortes d'avaries; coulage ordinaire; colis fragiles;
261. Assurances contre la perte ou l'avarie des objets transportés, par suite d'incendie;
262. De l'assurance pour compte personnel ou pour compte de qui il appartiendra;
263. Police spéciale d'assurance pour perte et avaries autres que l'incendie, qui atteignent les colis confiés aux chemins de fer; renvoi au paragraphe du laissé pour compte.

250. Puisque les Compagnies des chemins de fer sont commerçantes, il est hors de doute qu'il leur est imposé

d'avoir un livre-journal pour l'inscription des colis; ce livre est la garantie de l'expéditeur, du destinataire et des tiers (1).

Il leur importe aussi, afin d'éviter toute perte de colis ou retard, de remplir toutes les conditions qu'elles ont acceptées (2); le livre d'enregistrement les constatera.

251. Les Compagnies de chemin de fer sont obligées de remettre un bulletin ou récépissé de chargement aux expéditeurs (3).

Une Compagnie qui veut, notamment, se mettre à l'abri des réclamations d'un voyageur, pour sa malle, doit l'interpeller de déclarer s'il possède des valeurs, dont l'enregistrement devra être fait au tarif des finances et valeurs (4).

Nous examinerons encore plus loin cette importante question qui a déjà reçu, du reste, quelques développements, page 127 et suivantes.

252. Nous avons dit déjà que les chemins de fer doivent apporter tous leurs soins au transport de la marchandise, mais il importe d'ajouter ici quelques observations sur les soins à donner à la marchandise déposée à un titre quelconque.

Le commissionnaire de transport qui, après avoir effectué le transport de marchandises refusées, à leur arrivée, par le destinataire, les conserve dans ses magasins au lieu

(1) Rebel et Juge, nos 482, 483, 484, 486, 498, 499, 503.

(2) Cass., 13 février 1844.

(3) Rebel et Juge, no 503.

(4) Petit Ducoupray, p. 117. *Vide infrà*, p. 317.

d'en faire ordonner le séquestre et le dépôt, aux termes de l'article 106 du Code de commerce, est responsable des avaries qui peuvent y survenir, quand même ces avaries seraient principalement dues au mauvais conditionnement des fûts contenant les marchandises, si un examen attentif et des soins assidus avaient pu empêcher ces avaries, alors surtout que le commissionnaire de transport perçoit un droit de magasinage à raison du dépôt de ces marchandises (1). (Voy. p. 351.)

Cette doctrine est évidemment la confirmation de celle que nous indiquons aussi page 295 *in notis*, lorsque nous disons que la Compagnie qui détient des colis reste toujours un dépositaire et contracte les obligations du dépôt.

Les Compagnies ne peuvent même dans ce cas exciper de l'exception de non-garantie qu'elles insèrent dans leurs bulletins.

Toutefois les Compagnies qui ne veulent pas être respon-

---

(1) Douai, 11 août 1855; Lehir, 1856, p. 84.

Mais les Compagnies de chemin de fer ont droit, comme les anciens entrepreneurs de transport par roulage, à la bonification d'usage, pour les manquants ou déchets de route sur certaines marchandises (gommes) surtout lorsque le bon emballage et le bon état des colis indique que les manquants n'ont pu provenir que de déchets de route. (Trib. de comm. de la Seine, 13 décembre 1855; Lehir, 1856, p. 175).

Cependant la Cour de Caen, 21 avril 1857 (Lehir, 1857, p. 396), enseigne que c'est au commissionnaire à démontrer que le degré des eaux-de-vie qui est autre à l'arrivée qu'il a été constaté par l'expédition ou les acquits à caution, ne provient pas de son fait.

sables du vice d'emballage ou de tout autre, peuvent-elles se faire donner un billet de garantie au moment du transport? C'est évidemment leur droit, et on ne pourrait assimiler les clauses stipulées dans les billets de garantie à celles qui sont en tête des bulletins de chargement remis à l'expéditeur. On l'a pensé cependant, tout d'abord, mais l'erreur ne pouvait être longtemps accréditée.

Si donc une Compagnie de chemins de fer, en conformité des tarifs approuvés par l'autorité administrative a exigé d'un expéditeur de marchandises un bulletin de garantie en cas d'avarie pour cause d'emballage défectueux, il n'est pas permis aux tribunaux de faire peser sur la Compagnie la responsabilité des avaries sur le fondement que la Compagnie n'était pas autorisée par ses statuts à exiger un bulletin de garantie de l'expéditeur (1)?

Mais en dehors du cas précité, les Compagnies ne peuvent donc se soustraire à leurs obligations, en excipant de la mention portée sur leurs bulletins, *qu'elles ne doivent compte des avaries éprouvées qu'autant qu'il est fait pour ce cas une convention spéciale* (2).

---

(1) Cass., (ch. des req.), 2 février 1858; *Droit*, 7 février 1858. Il faut cependant constater que les premiers juges établissaient que l'emballage n'était pas défectueux, mais ils ont été trop loin en déclarant en quelque sorte illicite le billet de garantie.

Cette question avait été résolue, en effet, en sens contraire par un jugement du tribunal de commerce de la Seine, du 8 mai 1857.

(2) Paris, 14 août 1847; *Droit*, 26 août 1847; trib. civ. de la Seine, 20 février 1856; Lehir, 1857, p. 294.

Quoique les tarifs d'une Compagnie de chemin de fer aient été

Les Compagnies ne sont pas seulement responsables du soin matériel qu'exige la conservation de la chose afin qu'elle ne se détériore pas, leur responsabilité peut encore être considérée à divers autres points de vue.

Ainsi, l'imprudence et la négligence des employés d'une Compagnie de chemin de fer est à leur charge (1), et en outre la responsabilité d'une Compagnie ne commence pas seulement dès l'inscription, sur les livres, des objets remis. La Compagnie est engagée à l'instant où les marchandises sont confiées aux préposés spéciaux dans le local public à ce destiné (2).

Mais si les agents d'un entrepreneur de transport ne sont

---

approuvés par l'autorité administrative, les clauses de ces tarifs, restrictives de la responsabilité de la Compagnie relativement aux objets transportés, doivent être réputées simplement comminatoires, et ne peuvent avoir de force devant les tribunaux (C. Nap., art. 1109, 1133.)

Notamment, les bestiaux transportés sur les chemins de fer étant confiés aux soins des Compagnies, et toute autre surveillance pendant le cours du voyage ne pouvant engendrer que confusion et désordre, la condition imposée aux toucheurs ou conducteurs commis par les expéditeurs, de veiller à l'emménagement des bestiaux et à leur état à chaque station, doit être considérée comme étant sans valeur, quoique autorisée par les statuts ; et la Compagnie doit être par conséquent déclarée responsable de la perte des bœufs qui se sont détachés des boxes et se sont jetés sur la voie. (Trib. de comm. de la Seine, 24 mai 1855; Lehir, 1856, p. 51 ; voyez aussi Aix, 6 août 1823.)

(1) Cass., 9 août 1839.

(2) Cass., 4 décembre 1837.

pas préposés à la réception des effets, il y a violation de la loi, dans la décision qui mettrait à la charge de l'entrepreneur, les effets remis à d'autres qu'à ses agents (1).

Spécialement, les domestiques ou employés secondaires, exclusivement préposés aux soins matériels des bureaux et de la gare, n'ont pas qualité pour recevoir les marchandises et en donner récépissé ; la responsabilité, dans ce cas, ne serait pas encourue (2), et de même encore que nous avons dit page 23, qu'un entrepreneur de transport n'est pas responsable s'il a fait suffisamment connaître qu'un employé a cessé toutes fonctions dans son administration ; il faudrait décider, par les mêmes principes, pour la Compagnie d'un chemin de fer.

253. Les Compagnies de chemin de fer sont responsables aussi du vol de bagages commis par un *facteur* et du préjudice que peut causer la perte des titres contenus dans lesdits bagages, alors même que les objets volés n'ont pas été déclarés, enregistrés, numérotés et rangés avec les bagages ou articles dits de messagerie.

Cette question a été jugée à l'occasion d'une affaire qui présentait cette circonstance remarquable que deux facteurs furent poursuivis pour vol d'un sac de nuit ; une ordonnance de non lieu mit l'un deux hors de cause, l'autre fut traduit devant la Cour d'assises ; mais les témoins ayant paru douter de l'identité du facteur inculpé, il fut ac-

---

(1) Cass., 29 mars 1814 ; voyez trib. civ. de la Seine, 20 février 1856 ; Lehir, 1857, p. 294.

(2) Cass., 5 mars 1811.

quitté (1) Le sac volé fut plus tard retrouvé dans les eaux d'un moulin, à deux pas de la gare de Bourges : c'est alors que la victime du vol introduisit une demande contre la Compagnie du chemin de fer du Centre, en restitution de sommes volées, de 3,000 fr. de dommages-intérêts et de recours pour titres de créance perdus par séjour dans l'eau. Le tribunal civil de Paris (17 mai 1850) fit droit à plusieurs chefs de ces demandes; appel fut interjeté des deux côtés.

La Cour de Paris, par arrêt du 22 novembre 1851, confirmant le jugement précité, augmenta les dommages-intérêts et dit que passé trois ans la Compagnie ne serait plus responsable des recouvrements que l'expéditeur avait à faire sur titres perdus (2).

Dans l'espèce précitée, il s'agissait d'un vol; la responsabilité ne naissait donc pas précisément à l'occasion du contrat de transport, mais il en est autrement dans l'espèce suivante.

Il a été, en effet, jugé que les Compagnies de chemin de fer sont responsables de tout colis reçu à l'entrée de la gare des mains d'un voyageur par un de leurs agents, lors même que ce colis n'a pas été enregistré (3).

En conséquence, l'avertissement imprimé, aux termes

---

(1) Voy. *Gaz. des Trib.* du 27 janvier 1849.

(2) *Gaz. des Trib.*, 27 mai 1851; voy. aussi jugement du tribunal civil de la Seine (1re ch.), 17 mai 1850; *Gaz des Trib.*, 1er juin 1850.

(3) Voyez l'article 30 de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846.

duquel les Compagnies déclarent ne répondre que des colis enregistrés, ne forme pas non plus entre elles et le voyageur un contrat dont les Compagnies soient en droit d'exciper (1). Il est des cas, cependant, où l'on ne pourrait prononcer la responsabilité d'une manière absolue, et suivant les prétentions du réclamant ; ce serait s'exposer à blesser à la fois le droit et l'équité. (Voy. p. 326.)

Telle est, en effet, la doctrine résultant d'un jugement statuant pour une malle perdue dans un omnibus de chemin de fer, et dont la responsabilité remontait à la Compagnie.

Ce jugement décide que les administrations de chemin de fer sont responsables, mais dans une certaine limite, des sommes et valeurs placées par les voyageurs dans leurs malles, alors même que ces sommes et valeurs n'ont pas été déclarées. Voici le texte de cette décision :

« Attendu en droit qu'aux termes de l'article 1784 du Code Napoléon, les entrepreneurs de transports sont responsables de la perte des choses qui leur sont confiées ;

« Que ce principe ne reçoit pas exception au cas où il s'agit d'une entreprise d'omnibus destinés à transporter, de la gare d'un chemin de fer, les voyageurs et leurs bagages, puisque rien ne s'oppose à ce que cette entreprise prenne toutes précautions pour surveiller les objets à elle

---

(1) Trib. civil de la Seine, (ch. des vacat.) 16 octobre 1857; *Droit*, 22 octobre 1857. Voyez *contrà*, trib. de comm. de la Seine, 9 novembre 1852 ; Teulet et Camberlin, 1853, p. 32 ; id., 23 mai 1853 ; Teulet et Camberlin, 1853, p. 266.

confiés, et qu'elle reçoit une rétribution spéciale pour le transport de ces mêmes objets; mais que la responsabilité de l'entrepreneur de transport doit être limitée, quand à l'imprudence de l'entrepreneur vient se joindre une imprudence imputable au voyageur;

« Attendu, en fait, que le 8 mars à huit heures du soir, Sempé, arrivé à Paris par le chemin de fer d'Orléans, est monté dans un omnibus attaché à ce chemin de fer, pour se rendre rue Baillif, 1.

« Que Sempé a fait charger sur ledit omnibus une malle lui appartenant; qu'arrivé à son domicile, il s'est aperçu que sa malle avait disparu;

« Qu'il est constant que le conducteur dudit omnibus, du fait duquel l'administration du chemin de fer est responsable, avait remis ladite malle à un individu qui l'avait réclamée en descendant du quai de la Grève, sans qu'il ait été pris aucune précaution pour éviter l'erreur qui s'est produite en cet instant et qui a porté à Sempé un préjudice grave.

« Que Sempé déclare que cette malle contenait des hardes à son usage et une somme de 5,600 fr. en or;

« Que rien ne fait suspecter la véracité de la déclaration de Sempé, laquelle d'ailleurs n'est pas contestée par la Compagnie défenderesse;

« Que la responsabilité de la dite Compagnie se trouve donc engagée, mais qu'il est évident qu'en déposant dans sa malle une somme considérable, Sempé a commis une imprudence qui dégage, dans une certaine proportion, la responsabilité de ladite administration;

« Qu'en prenant en considération la valeur des objets

perdus, les principes ci-dessus posés, les faits établis et le chiffre de l'indemnité due à Sempé, ce chiffre doit être fixé à 1,500 francs ;

« Condamne l'administration du chemin de fer d'Orléans à payer à Sempé ladite somme de 1,500 francs à titre de dommages-intérêts et aux dépens (1). »

Cette sentence est évidemment empreinte d'une équité qui se concilie avec le droit ; si une administration est responsable, par la remise des colis non contestée, elle ne peut l'être que dans les prévisions qu'elle a pu concevoir sur la valeur des colis quand déclaration spéciale n'a pas été faite.

Pour éviter, du reste, toutes les difficultés que soulève le défaut d'enregistrement ou de déclaration de valeur, il est conforme aux règles de la prudence d'exiger l'enregistrement de tous les objets de valeur. Mais si l'enregistrement n'a pas eu lieu, la doctrine suivante est encore la règle en pareille matière.

Une Compagnie de chemin de fer n'est point responsable de la perte de prétendues valeurs qui auraient été contenues dans une boîte à elle remise comme renfermant de simples papiers d'affaires.

Dans tous les cas, si la boîte a été reçue et le prix du transport payé sans observations ni réserves par le destinataire,

---

(1) Trib. de com. de la Seine, 18 juillet 1856 ; voy. *Droit*, 25 novembre 1857 ; voy. aussi trib. de comm. de la Seine, 23 mars 1853 ; *Gaz. des Trib.*, 26 mai 1853 ; Angers, 20 janvier 1858 ; *Gaz. des Trib.*, 30 janvier 1858.

la Compagnie peut invoquer contre celui-ci le bénéfice de l'article 105 du Code de commerce (1). (Voy. p. 344.)

L'article 105 du Code de commerce n'est pas, en effet, seulement applicable aux marchandises dont le transport est confié au commissionnaire; il se rattache nécessairement à tout objet transporté, quelle qu'en soit la nature.

254. C'est par suite de la doctrine que nous venons de faire connaître sur la responsabilité, et malgré l'absence de tout enregistrement, qu'on enseigne que la preuve testimoniale en matière de mandat commercial est admissible.

Ainsi, l'acte par lequel un employé aux expéditions d'une Compagnie de chemin de fer remet à un conducteur de trains, pour être transporté à sa destination, un sac d'argent, est un mandat commercial, et peut, dès lors, être prouvé par témoins (2). Il suit de ce qui précède que le commissionnaire ne peut se retrancher dans les prescriptions du Code Napoléon qui défendent généralement la preuve par témoins pour tous objets dont la valeur excède 150 fr. (art. 1341 et suiv., C. Nap.); l'opération entre lui et

---

(1) Trib. de comm. de Montereau, 22 décembre 1857; voy. le *Droit* du 8 janvier 1858.

Mais comme on le verra *infrà*, p. 323, les tribunaux, pour fixer l'étendue de la perte, peuvent prendre en considération l'état de fortune du voyageur et les circonstances de son voyage. (Trib. civ. de la Seine, 20 février 1856; Lehir, 1857, p. 294.

(2) Cass. (ch. crim., 1er sept. 1848; *Droit*, 2 sept. 1848; art. 1341 C. Nap. *in fine*; voy. aussi cass., (ch. crim.), 11 oct. 1848; *Gaz. des Trib.* 12 octobre 1848.

l'expéditeur commerçant étant un acte de commerce au profit de ce dernier (1).

255. En précisant la doctrine qui ressort des décisions précitées, on est conduit à conclure que, pour qu'une Compagnie soit responsable des objets qu'elle doit transporter, l'expéditeur a certains devoirs à remplir qu'il importe de faire connaître. Ainsi, il est bien constant que quoiqu'une entreprise de chemin de fer ait limité à des sommes fixes, sur les bulletins par elle remis aux voyageurs, sa responsabilité pour les effets perdus, elle n'en est pas moins obligée à rembourser la valeur totale, si aucune disposition du cahier des charges ne l'autorise à fixer ces limites, et si la condition du bulletin n'a pas été formellement acceptée. Et cette doctrine est juste, comme nous avons eu occasion de le dire déjà, p. 313, puisque l'expéditeur à qui l'on remet des bulletins contenant les clauses sus-énoncées, n'a pas déclaré formellement les accepter. Mais la responsabilité de la Compagnie ne peut s'étendre à une somme d'argent, à des lingots ou à des bijoux renfermés dans une malle perdue, lorsque ces objets n'ont pas été déclarés, et qu'un prix supérieur de transport a été déterminé par le tarif pour ces objets. La responsabilité dont s'agit ne s'étend pas davantage à des manuscrits (2). Il doit être surtout décidé, comme plus haut, si l'argent renfermé dans la malle perdue ne consistait pas dans une somme modique destinée à subvenir aux frais de la route et pouvant être considérée comme

---

(1) Cass., 18 juin 1833.

(2) Trib. de com. de la Seine, 17 octobre 1855; Lehir, 1857, p. 287

l'accessoire du bagage, mais dans une somme provenant de recouvrements faits par le voyageur dans une tournée d'affaires (1).

Les entrepreneurs de messageries ne sont aussi responsables des groupes d'argent qui leur ont été confiés, que jusqu'à concurrence de la valeur déclarée par l'expéditeur (2).

Il a été jugé encore que le voyageur ne peut en général rendre une Compagnie de chemin de fer responsable d'une somme d'argent, *quelque minime qu'elle soit*, contenue dans sa malle, sans avoir fait la déclaration de cette somme ni acquitté le droit spécialement déterminé par le tarif, pour le transport des espèces métalliques, bijoux et autres objets précieux (3).

---

(1) Douai, 7 mars 1847 ; Lehir, 1847, p. 244.

(2) Trib. de comm de la Seine, 10 mai 1850 ; Lehir, 1850, p. 332.

(3) Trib. de comm. de Tours, 9 novembre 1847 ; *Droit*, 4 décembre 1847. Voy. encore trib. de comm. de la Seine, 23 juin 1854 ; Teulet et Camberlin, 1854, p. 390 ; trib. de comm. de la Seine, 10 avril 1854 ; Teulet et Camberlin, 1854, p. 203.

Le tribunal de commerce de la Seine a jugé, le 8 octobre 1855, que la Compagnie n'est responsable que du bagage accompagnant le voyageur. (Teulet et Camberlin, 1856, p. 21 ; voy. *loco citato*, jugement du tribunal de commerce de Strasbourg, 24 novembre 1854 ; trib. civ. de Paris, 20 févr. 1856. Art. 50, ordonn., 15 nov. 1856.)

Peut-on forcer un expéditeur à reprendre les colis retrouvés, si déjà on lui en a payé la valeur ?

Voici comment M. Petit de Coupray, p. 69, résout la question :

« Comme il arrive souvent que des colis-bagages ne sont que momentanément égarés, mais qu'il est impossible de faire attendre leur propriétaire, qui a besoin de les remplacer au plus vite, il faut

Cette jurisprudence est d'autant plus équitable, que trop souvent les expéditeurs ont abusé de leur droit.

En décembre 1857, le tribunal civil de la Seine avait à réprimer la fraude en pareille matière, de la part d'un expéditeur. Voici les faits que révèle le jugement précité :

M. R..., commis-voyageur à Lille, dans un de ses voyages sur la ligne du chemin de fer de Lyon perdit sa malle.

Immédiatement il forma une demande en paiement de 50,000 fr. de dommages-intérêts, fondée sur la perte de papiers importants et de valeurs; mais la Compagnie heureusement retrouva la malle; elle eut soin de la faire ouvrir devant M. R... et son représentant. Or, à la suite de contestations, le tribunal réduisit l'indemnité à 100 fr., par le jugement suivant :

« Attendu qu'il résulte des débats que dans la nuit du 11 au 12 juin 1854, le demandeur a fait enregistrer à la station de Joigny une malle à destination de Tonnerre;

---

tâcher d'obtenir de lui, en le payant, qu'il consente par écrit à les reprendre et à restituer la moitié ou le tiers de la somme reçue, si la livraison des colis retrouvés peut lui être faite dans un délai prochain, deux à trois mois, par exemple; car ces objets auront encore pour lui une certaine valeur, et l'on ne doit pas supposer qu'il ait voulu tirer parti d'une circonstance malheureuse pour faire une spéculation. »

La question, comme on le voit, n'est pas résolue par cet auteur, mais nous serons plus explicite. Nous croyons que le voyageur à qui on peut remettre les objets retrouvés doit les reprendre sans indemnité s'il ne justifie d'aucun préjudice éprouvé.

qu'à son arrivée dans cette dernière ville, R... n'ayant pas retrouvé sa malle, adressa sa réclamation au chemin de fer prétendant avoir droit à 50,000 fr. de dommages-intérêts, motivés par lui sur des papiers importants et valeurs contenus dans cette malle;

« Attendu que, deux jours après, la malle ayant été retrouvée, fut remise à R... le 22 du mois précité; qu'ouverte devant lui, il fut constaté que les déclarations faites par R... étaient mensongères; que sa malle ne contenait que quelques échantillons et sa correspondance, mais qu'elle ne contenait aucune valeur;

« Qu'il est donc constant que la demande en 50,000 fr. de dommages-intérêts n'a été formée par R... que dans le but d'exercer une spéculation déloyale sur la perte de sa malle, qu'il pensait ne pouvoir lui être rendue;

« Que de pareilles manœuvres ne sauraient être trop blâmées par le tribunal;

« Mais, attendu que la privation de sa malle a causé à R... un préjudice pour lequel il lui est dû réparation;

Que ce préjudice, d'après les éléments d'appréciation que possède le tribunal, sera suffisamment réparé par une somme de 100 fr.

« Par ces motifs,

« Le tribunal réduit la demande de 50,000 fr. de dommages-intérêts à 100 fr.; condamne en conséquence le chemin de fer de Lyon à payer la somme de 100 fr. à titre de dommages-intérêts, et, vu l'exagération de la demande, fait masse des dépens qui seront supportés un quart par le défendeur et trois quarts par le demandeur. »

256. Une Compagnie répond du vol et du dommage qu'éprouvent les effets qui lui sont confiés, alors même que le vol ou le dommage aurait été commis par des étrangers (1).

Dépositaire des effets qui lui sont remis, une Compagnie doit en effet veiller à leur conservation, et ne peut invoquer que des cas de force majeure, exception que la loi autorise. (Art. 103, Code de comm., et 1784, C. Nap.)

Or, la perte qui résulte résulte du vol, et notamment par des étrangers, atteste le plus souvent le défaut de surveillance de la part d'une administration de chemin de fer, celle-ci doit donc en subir les conséquences.

257. Les commissionnaires intermédiaires sont responsables, comme le premier commissionnaire. Mais on doit décider qu'un premier commissionnaire chargé de transporter un groupe d'or dont l'enveloppe est scellée du cachet de l'expéditeur, est seul responsable, lorsque en route, à ce groupe d'or on a substitué un groupe de cuivre, et qu'il ne peut justifier qu'il a fait remettre l'empreinte du cachet de l'expéditeur aux sous-commissionnaires (2).

Toutefois, le réclamant n'a aucune action contre une Compagnie de chemin de fer, s'il a reçu le sac intact et s'il n'établit pas la substitution (3).

258. Les Compagnies sont aussi obligées par les faits

---

(1) Cass., 11 mars 1846.

(2) Aix, 23 juillet 1838.

(3) Trib. civ. de la Seine, 9 décembre 1857; voy. le *Droit*, des 11 et 12 janvier 1858.

des tiers auxquels elles ont concédé l'entreprise du factage et du camionnage (1).

Les camionneurs doivent en effet être considérés comme les agents des Compagnies (2), et, d'autre part, le dépôt qui oblige une Compagnie la rend responsable jusqu'au moment où, soit par elle, soit par ses employés médiats ou immédiats, elle s'en est fait décharger.

Aux principes que nous avons exposés ci-dessus, il y a certainement des exceptions résultant de la nature des faits. Ainsi, le commissionnaire de transports ou le voiturier n'est pas responsable de la perte des marchandises, lorsqu'il n'a fait autre chose que de mettre sa voiture à la disposition de l'expéditeur, qui en a usé sans l'intervention du commissionnaire ou du voiturier. Spécialement, une Compagnie de chemin de fer qui a loué un wagon entier pour le transport de marchandises, sans s'occuper elle-même du chargement et de l'expédition, n'encourt aucune responsabilité à raison de la perte des objets chargés sur ce wagon (3).

Les Compagnies de chemin de fer ne sont pas non plus garantes de la disparition des effets d'un voyageur perdus sur un bateau correspondant (4).

259. Si les Compagnies de chemins de fer doivent garan-

---

(1) Rebel et Juge nos 502, 507 et suiv.; Petit de Coupray, p. 18.

(2) Rebel et Juge n° 502.

(3) Cass., 27 décembre 1848; S. V., 49-1-613; voy. le *Droit* du 28 décembre 1848; *Gaz des Trib.*, 28 décembre 1848.

(4) Trib. de comm. de la Seine, 14 juillet 1843; *Gaz. des Trib.*, 15 juillet 1843.

tir la perte des objets formant la matière du contrat, elles sont aussi tenues de la perte des animaux ou des accidents qu'ils éprouvent (1).

Dès lors est à leur charge l'accident arrivé à un cheval, à partir du moment où l'animal est entré dans la gare (2).

Les accidents arrivés aux chevaux dont se chargent les Compagnies de chemins de fer ont soulevé des questions de fait et de droit qu'il importe de mentionner. (Voy. p. 297.)

Lorsque des dommages-intérêts sont demandés contre une Compagnie de chemin de fer pour accident arrivé à un cheval transporté par elle, le tribunal n'a pas à se préoccuper du plus ou moins de perfection du système de boxe adopté pour le transport des chevaux par la Compagnie, mais seulement de savoir si la cause de l'accident provient de l'indocilité ou d'un vice quelconque de l'animal transporté, seule cause qui puisse affranchir la Compagnie de sa responsabilité (3). (*Vide suprà*, p. 292.)

---

(1) Paris, 17 avril 1846; *Gaz. des Trib.*, 18 avril 1846; id., trib. de comm. de la Seine, 20 février 1846; *Gaz. des Trib.*, 21 février 1846; voyez aussi jugement du trib. de comm. de la Seine, 24 décembre 1857; *Droit*, 30 décembre 1857; trib. de comm. de la Seine, 13 juillet 1852; Teulet et Camberlin, 2-17; trib. de comm. de la Seine, 21 mai 1855; Teulet et Camberlin, 1855, p. 264; Lehir, 1856, p. 51; voy. aussi *Gaz. des Trib.*, 1er janvier 1848.

(2) Trib. civil de la Seine (1re ch.), 17 juillet 1847; *Droit* du 18 juillet 1847; voy. aussi trib. de comm. de la Seine, 15 janvier 1845; *Droit* du 17 janvier 1845; id., 4 juillet 1844; *Droit* du 5 juillet 1844; *Gaz. des Trib.* du 5 juillet 1844.

(3) Trib. de comm. de la Seine, 13 octobre 1852; Lehir, 1853,

Dès lors, l'administration d'un chemin de fer est responsable de la mort d'un cheval trouvé renversé dans un wagon à l'arrivée, et mort quelques jours après par suite de lésion de la moelle épinière, sans qu'il soit besoin d'examiner le mode d'attache employé pour maintenir le cheval, s'il est certain qu'aucune surveillance n'a été exercée pendant le trajet, la

---

p. 106; Teulet et Camberlin, 1853, p. 17; trib. de comm. de la Seine, 15 octobre 1856; Teulet et Camberlin, 1857, p. 102.

Ces diverses décisions annulent toujours les clauses énoncées aux bulletins des Compagnies, par lesquelles elles déclinent toute garantie.

Voici cependant comment s'expriment MM. Rebel et Juge à cet égard, p. 282, mais cette doctrine est repoussée par les tribunaux :

« C'est après avoir ainsi échoué sur l'application qu'ils voulaient se faire des dispositions de la loi de 1793, que les entrepreneurs de messageries ont songé à remplacer la loi qui leur faisait défaut par une convention particulière, en insérant sur leurs bulletins ou récépissés la mention destinée à limiter leur responsabilité.

M. Pardessus (*Droit commercial*, t. II, nº 553) pense qu'une telle restriction aux principes généraux sur la responsabilité des voituriers, n'est point obligatoire pour les personnes qui leur confient ainsi leurs effets.

« Il est vrai qu'en général les dommages-intérêts doivent être égaux au préjudice causé; mais il est certain aussi que les contractants peuvent, par une convention particulière, les fixer à l'avance, à une somme moindre ou supérieure, et que les juges sont obligés de respecter une telle convention.

« Si un voyageur acceptait la fixation du dommage éventuel à 150 fr., par un acte formel revêtu de sa signature, nul doute qu'il ne fût lié valablement par cette convention et qu'il ne pût pas exiger une somme supérieure. Or, l'acceptation de sa part, sans réclama-

position de l'animal n'ayant été reconnue qu'à l'arrivée (1).

La responsabilité que le transport des marchandises met à la charge des chemins de fer n'est pas moins étendue que celle que nous venons d'examiner.

Ainsi, en ce qui concerne les marchandises, la responsabilité des Compagnies est la même que celle des aubergistes, le dépôt les rend responsables (2). (Voy. § 4, p. 292.)

Mais lorsque les marchandises sont chargées en vrac, les Compagnies ne sont pas responsables de l'avarie extérieure (3).

Une Compagnie ne pourrait être même tenue de rece-

---

tion, d'un bulletin contenant la condition indiquée équivaut à une acceptation tacite de la condition elle-même.

« Il existe, au surplus, pour lui un moyen facile de s'y soustraire; c'est, ainsi que le bulletin l'y autorise toujours, de faire constater, au départ, la valeur du bagage chargé. En ne le faisant pas, il reconnaît, par cela même, que l'estimation portée au bulletin est suffisante; et il ne peut être admis, en cas de perte, à réclamer une somme supérieure à ladite estimation.

« Cette opinion est embrassée par MM. Troplong (*du Louage* t. III, n° 926), et Duvergier (*du Louage*, t. II, nos 324 et 325); toutefois ce dernier auteur y met cette condition qui nous paraît très juste, c'est que la mention insérée au bulletin doit avoir été acceptée *sciemment* par le voyageur; elle ne pourrait donc pas être opposée à celui qui ne saurait pas lire. »

(1) Paris, 31 juillet 1852; Lehir, 1853, p. 550; Teulet et Camberlin, 1852. p. 419.

(2) Rebel et Juge, nos 484, 485.

(3) Trib. de comm. de la Seine, 3 décembre 1856; Teulet et Camberlin, 1857, p. 21.

voir en vrac, à ses risques et périls, une marchandise dont l'enveloppe a une valeur relative.

C'est ce que M. Petit de Coupray, qui examine toujours avec soin, jusque dans leurs moindres détails, les questions de cette nature, exprime dans les termes suivants :

« Les emballages qui recouvrent les colis n'entrent ordinairement pour rien dans la valeur de la marchandise et n'ont d'autre objet que de la garantir pendant son transport. Il est cependant certaines marchandises qui se vendent au détail avec leur enveloppe et pour lesquelles le bon conditionnement extérieur a une certaine importance: tels sont les fraises en corbeilles, les prunes d'Agen en corbeilles, les fromages en caisses, les primeurs et fruits en boîtes de bois mince, etc., qui se livrent à l'acheteur avec leur enveloppe, sans aucune défalcation dans le prix de vente pour le panier, la boîte ou la caisse.

« Pour ces objets, des réclamations pouvant être faites par les destinataires si l'enveloppe n'est plus fraîche et présentable, parce que son mauvais état peut nuire à la vente, alors même que l'intérieur n'aurait éprouvé aucune avarie, la Compagnie a le droit d'en refuser l'acceptation en vrac, à moins qu'il ne lui soit donné garantie pour les avaries que les emballages peuvent éprouver pendant le transport. Ainsi, ajoute M. Petit de Coupray, la Compagnie ne peut être tenue de recevoir en vrac, à ses risques et périls, une marchandise dont l'enveloppe, ayant une valeur relative, a besoin d'être protégée par un emballage particulier (1). »

(1) Petit de Coupray, p. 25.

Mais on ne peut obliger un expéditeur à emballer des marchandises, si le tarif de la Compagnie n'impose pas cette condition (1). (Voy. p. 349 et suiv.)

En général, et en dehors des cas précités, les avaries subies par les emballages peuvent-elles donner lieu à une retenue au préjudice du chemin de fer? Il faut répondre par la négative, puisque l'emballage, étant destiné à protéger la marchandise, doit nécessairement subir quelques légères avaries (2).

Les avaries, dans un autre ordre d'idées, peuvent être intérieures ou extérieures. En général, les chemins de fer ne répondent que des avaries extérieures (3).

On sait, du reste, que l'avarie intérieure peut faire naître la responsabilité du chemin de fer, s'il est démontré que c'est par son fait qu'elle a eu lieu, et notamment, si cette avarie a été dissimulée.

260. Nous avons dit qu'on devait, avant le départ, avoir soin de reconnaître si les poids ne sont pas conformes à la lettre de voiture, et alors n'accepter le transport qu'avec un billet de garantie (4).

Les chefs de gare ont besoin aussi de connaître les usages commerciaux et les déchets que peut subir telle ou telle marchandise, afin de repousser les retenues qu'on voudrait leur faire subir illégalement (5).

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 4 avril 1856, Lehir, 1857, p. 218.

(2) Petit de Coupray, p. 65.

(3) Rebel et Juge, n° 489, 490.

(4) Petit de Coupray, p. 25, 119.

(5) Petit de Coupray, p. 185, 186, 190, 193, 226.

Ils doivent donc savoir qu'en vue des déperditions que peut subir une marchandise, on accorde des *dons* et *surdons* (1).

Nous ne pouvons, dans un ouvrage de cette nature, faire connaître tous les usages commerciaux en vigueur, nous renverrons donc encore, en ce qui concerne cette partie, à l'excellent ouvrage de M. Petit de Coupray.

Ainsi, quant aux tolérances, elles sont exposées par cet auteur, p. 196.

M. Petit de Coupray cite, *loco citato*, les usages des contributions indirectes (p. 196); des douanes, en ce qui touche certaines marchandises (p. 198 et 200).

Ses observations ont trait aussi au coulage de route, à la perte pour les tabacs (p. 201); pour les transports de mer (p. 201 et suiv.) (2). Nous devons encore faire observer que certaines marchandises se vendent dans le commerce à leurs poids *entre-fer*, c'est-à-dire au poids qu'accuse la balance quand la flèche du fléau se maintient verticalement entre les deux branches de suspension. Les bascules dont se servent les chemins de fer sont des appareils moins sensibles et d'une moins grande précision. La gare du départ doit donc exiger une garantie pour ce mode de pesage (3).

Quand un usage n'est pas constant pour un tribunal, on doit le faire établir par un parère (4), et quand nous

(1) *Loco citato*, p. 186.

(2) Sur l'usage d'accorder *un trait*, voyez *loco citato*, p. 192.

(3) *Loco citato*, p. 190.

(4) *Loco citato*, p. 187, 188.

Pour les conditions pouvant exister entre le vendeur et l'ache-

prononçons le mot *parère*, il ne faut pas entendre ces certificats sans valeur fournis par la partie intéressée pour constater ces usages que la loi réprouve.

Du reste, lorsqu'un manquant existe, et qu'il n'est pas la conséquence d'un déchet, le commissionnaire n'est pas obligé de le remplacer après fret payé.

Si, après réception de marchandises sans réserve et paiement du prix de voiture, le destinataire les a laissées dans le magasin du commissionnaire, il ne peut même rendre celui-ci responsable des manquants, à moins qu'il prouve que des conditions de dépôt ont été convenues entre le commissionnaire et lui (1).

Il a été aussi jugé que si le dépositaire est tenu du poids des marchandises qui lui sont confiées, c'est à la condition par le propriétaire de faire constater à la sortie non-seulement le poids, mais encore les causes du déficit, alors surtout que la marchandise emmagasinée est sujette à dessiccation (2).

Mais un déficit dans les objets transportés par une Compagnie est suffisamment justifié par le procès-verbal du

---

teur sur la livraison des marchandises, voy. Petit de Coupray, p. 223.

Une Compagnie ne peut être responsable du degré indiqué sur les acquits pour eaux-de-vie, trois-six et spiritueux (Petit de Coupray, p. 146). (*Vide* p. 313, *in notis*.)

(1) Trib. de comm. de la Seine, 2 août 1855 ; Lehir, 1856, p. 293.

(2) Trib. de comm. de Bordeaux, 13 octobre 1857.

« On a constaté, dit M. Petit de Coupray, p. 148, que des colis mouillés

dommage constaté selon les formes exigées par les lois du pays où ces objets sont reçus (1).

Le procès-verbal d'un commissaire de police justifierait aussi valablement un déficit dans les marchandises transportées (2).

Le coulage ordinaire, et qui ne provient pas du fait de la Compagnie du chemin de fer, constitue un cas d'avarie qui décharge le commissionnaire de toute responsabilité (3).

Lorsque le colis a été déclaré fragile, l'administration du chemin de fer en répond-elle? Il faut répondre affirmativement si une faute lui est imputable (4).

---

et avariés, notamment des colis de peaux, avaient été séchés et remis dans des emballages neufs pour éviter tout soupçon; que des balles de laine, d'un aspect parfait à l'extérieur, étaient refaites pour dissimuler des soustractions; que sur des pièces à double fût, on avait substitué de l'eau au liquide, au moyen de nœuds existants dans le bois qui avaient pu être enlevés et replacés ensuite. Il est impossible, sans doute, de se prémunir toujours contre de semblables fraudes, mais on peut souvent les découvrir en apportant une vigilante attention dans l'acceptation des marchandises. »

(1) Aix, 23 juillet 1838.

(2) Lyon, 21 août 1838.

(3) Rebel et Juge, n° 529; trib. de comm. de la Seine, 13 décembre 1855; Teulet et Camberlin, 1856, p. 83.

(4) Voy. sur la solution de cette importante question MM. Rebel et Juge, p. 275.

On sait, au surplus, que le vice propre de la chose ne peut être à a charge du voiturier.

Si une Compagnie peut exiger pour le transport des choses dont l'emballage est défectueux des billets de garantie, à plus forte raison

261. Pour se mettre à l'abri des conséquences de la perte des objets ou de l'avarie qui les atteint, notamment par suite d'incendie, les Compagnies ont recours à l'assurance.

Sans doute les règles générales qui conviennent à l'assurance, contrat de droit étroit, et les règles particulières auxquelles les parties se soumettent, indiquent quelles doivent être en pareille matière les règles à suivre.

---

doit-elle les réclamer lorsque le colis sonne la casse; il est même prudent, dans ce cas, de ne faire le transport que port payé.

Le tarif ou la catégorie dans laquelle figurent les marchandises à transporter n'est pas toujours le guide certain pour déterminer la responsabilité de l'assureur.

Ainsi, dit avec raison M. Petit de Coupray, page 36: « Par cela seul qu'une marchandise figure dans une première catégorie des nomenclatures sans aucune mention particulière, et dans une seconde catégorie avec les mots : *sans garantie*, il ne s'ensuit pas que pour une expédition faite au tarif de la première catégorie, la Compagnie soit de plein droit responsable des avaries et déchets de route.

« De ce que les bouteilles vides figureraient, par exemple, à la deuxième classe sans aucune mention particulière, et qu'elles figureraient en troisième classe *sans garantie* de la Compagnie, il ne faudrait pas conclure qu'en acceptant les bouteilles vides en deuxième classe, la Compagnie assume sur elle, sans discussion possible, la responsabilité de la casse, mais bien seulement *qu'aucune stipulation particulière n'ayant eu lieu au départ au sujet du transport, il reste soumis aux conditions du droit commun*, c'est-à-dire que chacun demeure responsable des avaries qui peuvent lui être imputables. »

Cette observation nous paraît sans doute fondée, mais une Compagnie de chemin de fer doit éviter les dénominations qui peuvent faire présumer plus facilement sa responsabilité.

Mais la garantie dont il vient d'être parlé a soulevé quelques questions qu'il est utile d'énoncer, notamment en ce qui touche l'incendie.

L'assurance a, il est vrai, pour but de garantir l'assuré contre les sinistres qu'il éprouve; ces sinistres doivent toutefois avoir le caractère de cas fortuit. C'est ainsi qu'il a été jugé qu'une Compagnie de chemin de fer n'a pas droit de faire payer à une Compagnie d'assurances le sinistre survenu par le défaut de prudence des employés du chemin de fer(1).

262. Le commissionnaire qui, pour mettre sa responsabilité à couvert, a fait assurer les marchandises dont il a été chargé, doit être considéré comme gérant des assurances de l'expéditeur; par suite, celui-ci, en cas de perte, peut exercer un recours contre l'assureur (2).

L'assurance est consentie ordinairement avec cette formule : « La Compagnie garantit l'assuré pour son compte seulement, ou bien pour son compte et le compte de qui il appartiendra, ou bien seulement pour le compte de qui il appartiendra. »

Si l'assuré agit *pour son compte*, l'assurance ne profite à l'assuré qu'autant qu'il est déclaré responsable à l'égard des tiers, sous le bénéfice du cas fortuit, et si, d'ailleurs,

(1) Trib. de comm. de la Seine, 26 juin 1850; voy. le *Droit* du 3 juillet 1850; mais *vide infrà*, p. 400.

La Cour de Paris, 31 décembre 1856, a jugé qu'en matière d'assurance sur une gare déterminée, la règle proportionnelle était applicable. (Lehir, 1857, p. 275.)

(2) Colmar, 27 novembre 1848.

l'assuré a rempli à l'égard de l'assureur toutes ses obligations.

Si l'assurance est faite *pour son compte et compte de qui il appartiendra*, l'assureur garantit la marchandise au profit des tiers, alors même qu'il se serait produit un cas fortuit; mais, dans ce cas encore, l'assuré doit avoir satisfait à toutes les clauses du contrat *ab initio*.

Enfin, la clause seule *pour compte de qui il appartiendra* produit le même effet.

S'il en est ainsi, et telle est la doctrine des auteurs d'accord avec les enseignements de la jurisprudence, il est certain qu'il importe à celui qui est propriétaire de marchandises déposées chez un tiers de les faire assurer directement; il se place, par l'assurance directe, à l'abri de toute exception opposable au commissionnaire.

Le destinataire a aussi le droit de faire assurer, et dans ce cas le commissionnaire ne peut se prévaloir de l'indemnité que le destinataire a reçue pour l'assurance des marchandises, lorsque le destinataire exerce son recours pour des objets manquants et dont l'assurance n'a pas tenu compte (1). (*Vide infrà*, p. 392, pour la valeur de la marchandise à payer, et § 10, sur les exceptions à opposer à l'assuré.)

263. Si toutes les Compagnies assurent les Compagnies de chemins de fer contre l'incendie, il en est qui garantissent spécialement contre la perte ou l'avarie qui ne sont pas le résultat de l'incendie. Telle est la Compagnie la *Paternelle*.

---

(1) Bordeaux, 26 avril 1849.

Voici l'économie de la garantie fournie par cette Compagnie et la teneur de ses polices :

La garantie de la Compagnie commence dès l'instant où l'entrepreneur de transport, roulage ou chemin de fer prend possession de l'objet assuré, et ne cesse qu'au moment où le destinataire a pris livraison.

Lorsque le destinataire n'a pas été mis en possession de l'objet qui lui a été expédié, la Compagnie indemnise l'assuré de la perte qu'il a éprouvée de la manière suivante : elle verse *avant tout règlement de sinistre*, et au plus tard dans les huit jours de la réclamation, *une provision de quatre-vingts pour cent du montant de la facture des objets sinistrés*, et *le solde* après le règlement du sinistre.

La prime d'assurance, ainsi que l'indique le tarif ci-contre, est extrêmement faible ; et pour rendre familière au public l'application de ce tarif, nous croyons utile de donner l'explication suivante :

On cherche d'abord la prime d'un colis d'après la distance et le poids, puis on ajoute à la prime énoncée au tarif le droit du timbre, qui est de 3 centimes pour 1,000 fr. de la valeur du colis. Ainsi :

Un colis de 20 kilogrammes transporté à 450 kilomètres, à grande vitesse, doit, d'après le tarif, une prime de. . . . . . . 30 cent.

Plus un droit de 3 centimes pour 1,000 fr. sur la valeur du colis, que nous supposons être 2,000 fr. . . . 06

Total, 36 centimes. . . 36 cent.

En cas de sinistre de ce colis dont l'assurance aurait coûté *trente-six centimes*, la Compagnie verserait au comptant 80 pour 100 ou les quatre cinquièmes des 2,000 fr. valeur du colis, soit *seize cents francs* et *le solde* après règlement définitif. La police comprend les articles suivants :

« Art. 1er. — La Compagnie assure contre la perte et l'avarie les bagages, marchandises et effets mobiliers de toute nature, transportés par les chemins de fer, tant en France qu'à l'étranger.

« Art. 2. — La police d'assurance fixe les droits de l'assuré et de la Compagnie. Son effet commence dès l'instant où l'entrepreneur de transports prend possession de l'objet assuré, et cesse dès que le destinataire a pris livraison.

« Pour l'exécution de la police, l'assuré est tenu d'inscrire, jour par jour, les objets qu'il expédie sur un carnet que lui remet la Compagnie et qui est préalablement coté et paraphé par elle, dans la forme exigée par les entrepreneurs de transports en vertu des règlements en usage.

« Art. 3. — Toute expédition inscrite sur le carnet en la forme indiquée, reçue par un entrepreneur de transports, sous sa signature ou celle de son préposé est, par ces seuls faits, placée sous la garantie de la Compagnie jusqu'au moment où le destinataire en a pris livraison.

« Art. 4. — La police est faite à Paris en double expédition, dont un exemplaire est remis à l'assuré, et l'autre reste aux mains de la Compagnie.

« La durée de la police est fixée par périodes d'années; elle continue de droit pendant une nouvelle et semblable

période, si trois mois avant l'expiration de la période déterminée aucune des parties n'a fait signifier à l'autre l'intention de faire cesser l'assurance.

« Il en sera de même à chaque nouvelle période, jusqu'à ce que l'une des parties ait déclaré, dans le délai et la forme indiqués ci-dessus, vouloir faire cesser l'assurance.

« Le carnet reste aux mains de l'assuré; il est soumis à la vérification de la Compagnie toutes les fois qu'elle l'exige.

« L'assuré, à la fin de chaque mois, adresse à la Compagnie le relevé des expéditions antérieurement faites.

« Ce relevé indique :

1° La date
2° La destination
3° Le poids
4° La marque
5° La valeur
6° Le mode de transport
} de l'expédition.

« Il est certifié sincère et véritable par l'assuré.

« Les polices sont signées à Paris par le directeur et un administrateur de la Compagnie; dans les autres localités par les sous-directeurs, mandataires de la Compagnie.

« Art. 5. — L'assuré doit à la Compagnie, par chaque expédition, une prime d'assurance calculée d'après le tarif en vigueur.

« La prime est due pour chaque expédition dès le moment où l'expédition est enregistrée sur le carnet.

« La perception des primes s'opère mois par mois : celle des primes dues dans le premier mois de l'assurance s'opère

du 1er au 10 du mois suivant, et ainsi de suite de mois en mois jusqu'à l'expiration de la police.

« A titre de garantie de l'exécution des présentes, l'assuré verse entre les mains de la Compagnie, en signant la police d'assurance, une somme calculée sur l'importance présumée des expéditions d'une année, et fixée ainsi qu'il suit :

« 20 c. par 1,000 fr. jusqu'à 100,000 d'expéditions présumées ;

« 10 c. par 1,000 fr. pour toutes sommes d'expéditions présumées supérieures à 100,000 fr.

« Cette somme servira, jusqu'à due concurrence, au paiement des primes qui seront dues pendant le cours des trois derniers mois de la police.

« A défaut du paiement des primes échues, et sans qu'il soit besoin d'aucun acte de mise en demeure, l'assuré n'a droit en cas de sinistre à aucune indemnité. La Compagnie peut, à son choix, résilier la police par une simple notification, ou la maintenir et en poursuivre l'exécution.

« En cas de résiliation pour quelque cause que ce soit, les primes échues et la somme versée en garantie par l'assuré demeurent acquises à la Compagnie.

« Le paiement des primes échues non acquittées à leur échéance se poursuit par les voies de droit, et tous les frais et déboursés, même ceux du timbre et d'enregistrement, sont à la charge de l'assuré.

« Art. 6. — L'assuré est tenu de déclarer tout sinistre par écrit à la Compagnie dans les vingt-quatre heures de l'avis qu'il en a reçu.

« La déclaration indique le n°, la date de la police et doit être accompagnée :

« 1° De l'original ou de la copie certifiée de l'avis de sinistre ;

« 2° D'un duplicata certifié de la facture, énonçant :

« Les nom et adresse du destinataire ;

« La date, le détail, le poids et la valeur de l'expédition ;

« La marque du colis s'il y a lieu ;

« Le mode de transport ;

« La désignation de l'entrepreneur de transports qui a reçu l'expédition.

« 3° En outre, et à défaut de la justification de l'avis de sinistre qui a dû lui être donné par l'administration de chemin de fer ou par tout autre entrepreneur de transports, l'assuré devra justifier de la sommation par lui faite auxdits entrepreneurs.

« Art. 7. — Dans les huit jours de la date de la déclaration faite dans la forme indiquée, la Compagnie paie à l'assuré, en espèces, s'il réside à Paris, ou en un mandat s'il réside hors Paris, valeur en compte, les quatre cinquièmes du montant de la facture des objets frappés de sinistre.

» Art. 8. — L'assuré s'interdit le droit de transiger sans l'assentiment de la Compagnie au sujet du sinistre avec les administrations de chemin de fer, ou tout autre entrepreneur de transports ou garant généralement quelconque, à peine de perdre tout droit à l'indemnité relative audit sinistre.

« Art. 9. — La Compagnie se réserve, en cas de sinistre, ses droits et ceux de l'assuré contre tous garants généralement quelconques, à quelque titre que ce soit, et notamment contre tous chemins de fer (1), entrepreneurs de

---

(1) Une administration de chemins de fer est responsable, à l'égard d'une Compagnie d'assurances, de l'incendie d'une voiture arrivé pendant le trajet, alors même que par la police, au profit du sinistré, la Compagnie d'assurances aurait renoncé à tous recours et actions contre tous relayeurs. (Paris, 31 juillet 1852.) Nous citons les considérants de l'arrêt :

« La Cour, considérant que les renonciations aux droits et recours par voie de subrogation exprimée en l'article 13 de la police, au cas d'incendie, étant une subrogation au droit commun, doivent être entendues dans un sens restrictif et limitatif; qu'il résulte du texte dudit article que la Compagnie du *Soleil* renonce au recours en action contre tout voiturier, relayeur ou conducteur de voitures appartenant à l'établissement de l'assuré; que rien, dans le sens grammatical, ne s'oppose à ce que ces dernières expressions, *appartenant à l'assuré*, ne s'appliquent à toutes les personnes dont l'indication précède, soit voiturier aussi bien que relayeur et conducteur de voiture; que, d'autre part, à raison même des recours abandonnés par la Compagnie aux cas indiqués, il y a lieu de penser que cette renonciation n'a dû avoir pour objet que les employés placés, dans une mesure appréciable, dans la dépendance de l'assuré; — Qu'à défaut d'autres indications, on ne saurait étendre la renonciation dont s'agit à tous les modes de transport, notamment aux voies de fer, avec leurs éventualités, auxquelles d'ailleurs il est évident que ne peut s'appliquer la qualification résultant de ces mots : *appartenant à l'assuré*.

« Considérant, en fait, que le sinistre et le chiffre d'indemnité y relatif ne sont contestés; — Que le chemin de fer ne justifie d'aucun cas de force majeure qui puisse faire obstacle à sa responsabilité;

« Considérant qu'il n'est pas établi que des conventions particu-

transports, auteurs du sinistre, associations d'assurances mutuelles, assureurs à primes ou autrement. A cet effet, l'assuré, en ce qui le concerne, la subroge sans garantie, par le seul fait de la présente police, et sans qu'il soit besoin d'aucune autre cession, transport, titre ou mandat, à tous ses droits, recours ou action. L'assuré est tenu, quand la Compagnie l'exige, de réitérer ce transport par acte séparé ou notarié, comme aussi de réitérer la subrogation dans les quittances de tous paiements provisoires ou définitifs ; ce transport ou cette subrogation seront irrévocables même en cas de faillite de l'assuré, jusqu'à parfaite liquidation du sinistre.

« Art. 10. — Les dommages sont réglés de gré à gré, soit entre la Compagnie et l'assuré, soit, et s'il y a lieu, entre la Compagnie, l'assuré d'une part et le tiers responsable de l'autre; ou bien ils sont évalués après enquête et expertise contradictoire par deux experts choisis par les parties, soit sur les lieux du sinistre, soit ailleurs, lesquels s'adjoignent, s'ils ne sont pas d'accord, un tiers expert. Les trois experts opèrent en commun et à la majorité des voix.

---

lières entre Langlois fils et frère aient dérogé au droit commun et constitué de la part de Langlois fils et frère pour l'époque dont s'agit, une renonciation à tout recours contre le chemin de fer au cas d'incendie ; qu'il résulte, au contraire, des pièces produites, que ce n'est qu'en juin 1849, après le sinistre, que ces stipulations ont été arrêtées;

« Infirme; au principal, condamne la Compagnie du chemin de fer à rembourser à la Compagnie du *Soleil* la somme de 9,286 fr., avec les intérêts tels que de droit. »

« Les experts sont dispensés de toutes formalités judiciaires.

« Art. 11. — Lorsque le recours en garantie s'exerce par la Compagnie contre un tiers responsable, l'assuré est tenu d'accepter l'expert choisi par la Compagnie, lequel, dans ce cas, agit tant pour le compte de la Compagnie que pour celui de l'assuré. Le chiffre des pertes arrêté par les experts ainsi nommés, doit être accepté par l'assuré. Seulement la Compagnie ajoute au chiffre des pertes matérielles fixées par l'expertise une bonification de 10 0/0 au compte de l'assuré pour lui tenir compte du préjudice qu'il a pu éprouver.

« Dans aucun cas l'indemnité ne pourra dépasser la valeur des objets sinistrés. En conséquence cette bonification sera réduite dans les proportions suffisantes pour ne pas élever l'indemnité au delà du chiffre de la valeur des objets sinistrés.

« L'assuré ne peut faire aucun délaissement, ni total, ni partiel, des objets assurés, avariés ou non avariés ; le sauvetage lui demeurera au prix fixé par l'expertise et sauf la bonification ci-dessus stipulée : à moins que la Compagnie ne veuille reprendre pour son compte, et pour le montant de l'estimation, les objets avariés.

« La Compagnie a du reste toujours le droit de remplacer en nature, à l'amiable ou à dire d'expert, en totalité ou en partie, les objets détruits, perdus ou avariés.

« Lorsque le chiffre des pertes a été fixé par l'expertise, la Compagnie procède au règlement définitif de l'indemnité, et adresse à l'assuré son compte de sinistre.

« Au débit de l'assuré figurent les sommes qui lui ont été versées en compte.

« A son crédit figure le chiffre de l'indemnité fixé, augmenté, s'il y a lieu, de la bonification, ainsi qu'il vient d'être expliqué, et le solde débiteur est payé comme suit :

« Si la Compagnie est débitrice,

« En espèces à présentation du compte, et contre quittance, à la caisse de la Compagnie ; et si l'assuré réside hors Paris, en un mandat à vue sur la caisse de la Compagnie, lequel mandat vaudra quittance pour solde.

« Si l'assuré est débiteur,

« En espèces, à présentation de la quittance de la Compagnie, si l'assuré réside à Paris, et en un mandat à huit jours de vue à l'ordre de la Compagnie, si l'assuré réside hors Paris.

« Toute action en paiement de dommages est prescrite par six mois à partir des dernières poursuites. En conséquence, ce délai expiré, la Compagnie ne peut être tenue à aucune indemnité.

« L'assuré n'a droit à aucune indemnité si les objets sinistrés n'ont pas été inscrits à leur date et suivant leur ordre d'enregistrement, sur le carnet dont il est question, art. 2. de la présente.

« Art. 12. — La Compagnie n'est pas responsable des avaries qui peuvent résulter du coulage ou de la fermentation des liquides, de l'évaporation ou condensation naturelle, de l'oxydation produite par l'humidité de l'air, du bris, du froissement ou de l'usure des objets en vrac, du tamisage de route, non plus que de celles pouvant être

occasionnées aux objets confiés à un entrepreneur de transports *sans garantie* par ce dernier.

« La Compagnie n'assure pas les monnaies d'or, d'argent, de platine, les billets de banque, actions et papiers d'affaires qui pourraient se trouver compris dans les colis assurés. Elle ne répond pas non plus des sinistres causés par guerre, invasions, émeutes populaires et force militaire quelconque.

« Art. 13. — Toute contestation entre l'assuré et la Compagnie est soumise à trois arbitres jugeant conjointement et choisis l'un par l'assuré, l'autre par la Compagnie et le troisième par les deux arbitres réunis.

« Faute par l'une des parties de nommer son arbitre ou par les arbitres de s'accorder sur le choix du troisième arbitre, il est désigné par le président du tribunal de commerce de Paris.

« Les arbitres sont dispensés de toute formalité judiciaire.

« Les frais d'arbitrage sont supportés par moitié entre la Compagnie et l'assuré.

« La Compagnie, après un sinistre et quelle que soit l'importance du dommage, peut résilier le police par une simple notification ou par une mention spéciale dans la quittance du sinistre. Les primes encaissées lui demeurent acquises.

« Art. 14. — Le coût de la police est de 2 fr.

« Celui du carnet de 1 fr.

« Il est dû en outre trois centimes pour droit de timbre perçu sur la valeur de chaque expédition sans fraction pour moins de 1,000 fr. par expédition. (*Loi du 5 juin 1850*).

§ 6. — DES OBLIGATIONS ET DES DROITS DE L'EXPÉDITEUR ET DU DESTINATAIRE.

Sommaire.

264. Tous les commissionnaires expéditeurs sont solidairement responsables de la location d'une plate-forme (1).

Si une Compagnie de chemin de fer peut être responsable des pertes et avaries, il faut du moins que l'expéditeur n'ait aucune faute à s'imputer (2). Déjà nous avons dit

---

(1) Paris, 23 février 1853; Teulet et Camberlin, 2-185; trib. de comm. de la Seine, 10 mars 1852; Teulet et Camberlin, 1-76.

(2) On sait qu'un colis doit toujours se présenter dans des conditions telles d'expédition que le commissionnaire n'ait rien à redouter de ce chef quant à sa responsabilité. Si l'emballage est défectueux on doit donc exiger un *billet de garantie* qui suivra la lettre de voiture. (Petit de Coupray, p. 24-125-146.)

La Compagnie du chemin de fer n'entend se départir du droit de faire emballer que lorsque cela est dit nommément dans son tarif. Lorsque, par exemple, elle parle de *meubles non emballés*. (Petit de Coupray, p. 29-30.)

Toutefois, on ne peut refuser de transporter les marchandises

suprà, p. 292 et suiv., qu'il était soumis à la déclaration exacte des colis (1).

L'expéditeur qui donne un colis à transporter doit notamment indiquer la véritable adresse du destinataire; c'est par suite de ce devoir imposé à l'expéditeur qu'on ne peut imputer aux Compagnies de chemins de fer l'erreur commise par l'expéditeur dans l'adresse des colis à transporter (2).

Mais malgré l'insuffisance de l'adresse, le commission-

---

non emballées si c'est l'usage. (Trib. de comm. de la Seine, 4 avril 1856; Teulet et Camberlin, 5-309.) (Voy. p. 322.)

Nous répétons cette observation déjà faite, que lorsque les colis sont accompagnés d'un billet de garantie, l'expéditeur ne doit pas transiger avec le destinataire sans avertir l'expéditeur sur lequel doit retomber toute la responsabilité. (Petit de Coupray, p. 56.)

(1) Une statue qui n'est encore qu'à l'état de mise au point, si avancé qu'il soit, ne constitue point un objet d'art proprement dit, mais seulement un marbre ouvré, du moment que l'artiste n'y a pas mis la dernière main.

Conséquemment, une Compagnie de chemin de fer, chargée du transport d'une pareille statue, ne peut, en cas de bris ou d'avaries, être exonérée de la responsabilité qu'elle a encourue, sur le motif qu'elle aurait été faussement déclarée par l'expéditeur, comme marbre ouvré, tandis qu'elle aurait dû l'être comme objet d'art et être soumise, d'après les tarifs de la Compagnie, à une taxe plus élevée. (Paris, 24 août 1857.)

(2) Paris, 11 janvier 1847 ; *Gaz. des Trib.*, 11 janvier 1847 ; trib. de comm. de la Seine, 3 août 1852 ; Teulet et Camberlin, 1-423 ; voy. Petit de Coupray, p. 127.

Suivant M. Petit de Coupray, p. 22, si un colis ne peut partir parce que l'expédition a besoin d'être régularisée, on ne doit garder l'objet à transporter qu'à titre officieux, afin de ne pas engager la

naire de transports est passible de dommages-intérêts dans le cas où il remettrait les marchandises à lui confiées, à une autre personne qui n'est pas le destinataire, mais qu'il présume être le véritable destinataire (1).

En remettant, en effet, les marchandises à celui qui n'a pas qualité pour les recevoir, l'administration du chemin de fer ne peut prétendre qu'elle a accompli son mandat.

L'administration du chemin de fer peut elle-même être responsable d'une adresse défectueuse provenant de son fait. Ainsi une Compagnie de chemin de fer qui, dans la suscription d'une lettre adressée par la poste, pour avertir de l'arrivée d'une marchandise en gare, tronque un nom qui se trouvait cependant très-lisiblement et très-nettement écrit sur la lettre de voiture, et met ainsi l'administration des postes dans l'impossibilité de découvrir le véritable destinataire, est responsable du préjudice que fait éprouver à ce dernier le retard apporté dans la réception de sa marchandise (2).

L'expéditeur doit non-seulement n'omettre aucune des circonstances qui rende une destination précise, mais il doit

---

responsabilité de la Compagnie. Cette précaution nous paraît devoir être, dans beaucoup de cas, inutile, et notamment s'il y a défaut de soins. En effet, même dans le cas précité, c'est-à-dire lorsque la Compagnie détient à titre officieux, elle ne cesse pas d'être dépositaire. (Voy. p. 313.)

(1) Cass., 27 avril 1837.

(2) Lyon, 22 août 1857.

s'abstenir de toute fausse déclaration, sous peine de dommages-intérêts envers la Compagnie de chemin de fer qui a subi un préjudice. Ces cas sont fréquents, et les tribunaux doivent se montrer sévères (1). (Voy. p. 362 et suivantes.)

M. Petit de Coupray signale ainsi, page 39, la marche à suivre lorsque l'expéditeur a fait une déclaration frauduleuse :

« Lorsque la gare expéditrice a des motifs sérieux de supposer une fraude, sans pousser plus loin ses investiga-

---

(1) L'expéditeur qui, pour se dispenser de payer un prix de transport proportionnel à la valeur des objets par lui remis à un chemin de fer, ne fait pas la déclaration de cette valeur, n'a droit à aucune indemnité en cas de perte [1]. (Paris, 10 avril 1854; Lehir, 1855, p. 82).

L'expéditeur qui, en remettant des marchandises à une Compagnie de chemin de fer, fait une fausse déclaration, déclare, par exemple, comme barils de graisse des barils d'huile, afin de payer un prix moindre que celui résultant du tarif, doit être condamné, non-seulement à restituer la différence, mais encore à des dommages-intérêts, sauf aux tribunaux, si l'expéditeur refuse de communiquer les pièces qui devaient établir l'importance des envois, à arbitrer, d'après les éléments du procès, la quotité des marchandises ainsi frauduleusement envoyées [2]. On lit dans le même arrêt que lorsque la contrainte par corps est prononcée, sur demande commerciale, pour le paiement de dommages-intérêts, la condamnation prend un caractère purement civil, en sorte qu'il y a lieu de

[1] *Analogue, conforme* trib. de comm. Amiens, 27 août 1850; Lehir, 1854, 2,52.

[2] Analogue conforme, Paris, 10 avril 1854; Lehir, 1854, 2, 82.

tions vis-à-vis de l'expéditeur, et après avoir insisté pour avoir une note de remise, elle doit aviser la gare destinataire, par un avis particulier, que les déclarations faites au départ lui paraissent mensongères.

« A l'arrivée des marchandises, la gare destinataire prend connaissance des pièces qui les accompagnent, examine les colis sans y pratiquer aucune ouverture, et tâche, en s'aidant de leur odeur, de leur volume, de leur poids ou de toute autre circonstance, de reconnaître si les colis répondent à la désignation qui leur a été donnée.

---

fixer la durée de la contrainte [1]. (Paris, 18 août 1854, Lehir, 1856, p. 464). Voy. trib. de comm. de Marseille, 20 nov. 1857; *Gaz. des Trib.*, 12 fév. 1858; trib. de comm. de la Seine, 1er oct. 1857; *Gaz. des Trib.*, 3 oct. 1857.

La loi du 13 décembre 1848, par son art. 4, fixe la durée de la contrainte par corps, en matière commerciale, proportionnellement à l'importance du montant de la condamnation. Mais aucune disposition semblable n'existe relativement aux condamnations en matière civile; au contraire l'art. 12 de la même loi du 13 décembre 1848 veut que dans tous les cas où la durée de la contrainte par corps n'est pas déterminée par la loi, elle soit fixée par le jugement de condamnation, dans les limites de six mois à cinq ans.

Or, il est certain qu'une condamnation en dommages-intérêts ne peut être considérée comme une condamnation commerciale; l'avertissement donné par l'arrêt ci-dessus est donc du plus haut intérêt pour les tribunaux de commerce; ils devront, toutes les fois qu'ils prononceront la contrainte par corps pour dommages-intérêts, à la suite d'une condamnation commerciale, ou même en dehors d'une condamnation commerciale, fixer la durée de la contrainte.

Dans l'espèce de l'arrêt que nous rapportons, il y avait, au reste, d'autant plus lieu de distinguer entre la condamnation commerciale et la condamnation civile, que la condamnation commerciale ne portant que sur une somme de 193 fr., échappait même à la contrainte par corps (loi du 13 déc. 1848, art. 4), et que cette contrainte ne pouvait, par conséquent, s'appliquer qu'aux dommages-intérêts montant à 4,000 fr. (Note de M. Lehir, *loco citato*.)

« S'il y a présomption de fraude, le destinataire, ou le tiers auquel doivent être remis les colis, sera invité, par lettre, à se rendre à la gare, sans délai, pour assister à l'ouverture des emballages, et en cas de refus de sa part, sommation lui sera faite par huissier.

« Le commissaire de surveillance administrative, ou à son défaut, un agent assermenté de la Compagnie, préposé à la perception des taxes, procédera à l'ouverture des colis en présence de la personne appelée.

« Procès-verbal sera dressé des opérations et du résultat de l'examen à l'intérieur des colis. »

Quant à la pénalité en pareille matière, *vide infrà*, p. 362.

Les formalités de douane, de régie et d'octroi, doivent exciter la vigilance de l'entreprise des transports. Sans doute une Compagnie de chemins de fer n'est pas responsable des objets saisis par suite de fausse déclaration (1).

Mais les entreprises de transport ne doivent jamais oublier de se conformer aux obligations qui leur sont imposées du chef de la régie des contributions indirectes, des douanes, de l'octroi ou du domaine (2).

En ce qui touche la régie des contributions indirectes, on doit se munir de plusieurs pièces, le cas échéant.

Ces pièces sont, dit avec raison M. Petit de Coupray, page 87 : « *le congé*, permission donnée par les contributions indirectes de transporter d'un lieu dans un autre du vin, de la bière, du cidre et toute autre boisson dont les

---

(1) Paris, 18 juillet 1854 ; Teulet et Camberlin, 3-435.

(2) Petit de Coupray, p. 85, 86.

droits ont été payés au moment même de la mise en circulation ; *l'acquit-à-caution*, autorisation de faire circuler les eaux-de-vie, liqueurs et esprits, donnée à celui qui prend sous sa responsabilité d'en faire acquitter les droits à leur arrivée à destination ; *le passavant*, autorisation donnée à un propriétaire pour transporter les boissons d'un magasin à un autre, en empruntant la voie publique. — Les pièces dites *d'expédition*, doivent toujours accompagner les boissons qu'elles concernent, sous peine de contravention (1). »

---

(1) Les pièces *d'expédition* doivent être représentées à toutes réquisitions des employés. (Cass., 26 juin, 30 oct. et 13 nov. 1807 ; 10, 11 mars et 21 juillet 1809 ; 11 mars et 10 novembre 1811.)

On ne peut prétexter de ce qu'au moment de la réquisition elles étaient aux mains d'une autre personne. (Loi du 28 avril 1816 ; Cass., 29 mai 1811.)

La présentation tardive *des expéditions* ne peut couvrir la contravention, alors même qu'elle serait faite avant la clôture du procès-verbal. Ces pièces ne doivent jamais quitter les marchandises, et si le conducteur est obligé de s'absenter, il doit les remettre à la personne à laquelle il laisse la marchandise en dépôt. (Cass., 14 mai 1824.)

En matière de contributions indirectes, les tribunaux n'ont pas le droit d'apprécier les exceptions de bonne foi ou autres, alléguées par les contrevenants, et de modifier les peines par eux encourues. Ils ont seulement pour mandat de connaître la vérité des contraventions et d'examiner si les preuves en sont légalement rapportées. (C. de cass., 7 juin 1853 ; loi du 28 avril 1816.)

Il n'appartient qu'à la régie d'apprécier la bonne foi du contrevenant et de lui faire la remise de la peine encourue. (C. de cass., 30 juin 1812 ; 19 février, 18 juin, 3 décembre 1809 ; 10 décembre 1826 ; 23 mai 1828 ; Petit de Coupray, p. 87.)

Les droits d'octroi sont relatifs aux droits d'entrée imposés pour certaines marchandises par la décision des conseils municipaux (1). Ces droits doivent être acquittés aux bureaux qui sont établis à cet effet par la régie de l'octroi. Tout objet introduit sans déclaration, sur une déclaration fausse ou inexacte, est saisi.

Quant à l'institution des douanes (2), elle protége la fabrication nationale contre la concurrence des produits étrangers. D'un autre côté, elle protége aussi le commerce des marchandises apportées en France et qui sont déposées en entrepôt sans en acquitter les droits avant d'en disposer ou pour les réexporter à l'étranger. De là *l'entrepôt* et *le transit*.

L'entrepôt est réel ou fictif.

L'entrepôt réel est ainsi appelé parce que la marchandise est réellement et continuellement sous la seule clef de la douane.

Au contraire, dans l'entrepôt fictif, sans doute la marchandise est censée dans les magasins, et sous la clef de l'administration, mais en réalité elle est dans les magasins et sous la clef du propriétaire ou du consignataire.

Du reste, l'un et l'autre entrepôt sont bien une fiction, puisque la marchandise n'y est pas réputée en France.

Les Compagnies de chemins de fer qui doivent remplir

---

(1) Petit de Coupray, p. 107.

(2) La douane qui arrête des marchandises sous prétexte de fraude est responsable du retard si la fraude n'existe pas. (Trib. civ. de Brest, 26 décembre 1844; *Droit*, 17 janvier 1845.)

toutes les formalités imposées par les lois, acquitter tous droits d'entrée ont le droit de se faire rembourser par l'expéditeur ou le destinataire. Elles seraient responsables et ne pourraient prétexter de leur ignorance, si, par défaut d'acquitter les droits dus aux douanes, les marchandises étaient saisies (1).

Ainsi le commissionnaire chargé de l'expédition de marchandises à l'étranger est responsable de l'omission des indications requises sur les connaissements par les lois du pays où doit être faite l'importation, alors surtout qu'il est établi que les exigences de cette législation étaient généralement connues en France, et qu'elles l'étaient en particulier par le commissionnaire lui-même.

On ne peut, du reste, considérer comme avaries soumises à la prescription, les amendes imposées par la douane à la marchandise voyageant sous un connaissement irrégulier ou contraire aux prescriptions de la loi du pays où elle est introduite (2).

---

(1) Metz, 9 novembre 1817; cass., 26 février 1855; Lehir, 1856, p. 129.

Voici comment statue la Cour : « Attendu que l'arrêt attaqué avait à rechercher sur qui, de l'expéditeur ou des divers commissionnaires, devait retomber la responsabilité de la fausse déclaration faite à la douane de Vienne, et qui avait provoqué la saisie de l'un des colis ; — Qu'il est constaté, en fait, que l'un des colis a été saisi parce qu'il contenait des tissus de soie, alors que les documents dont il était accompagné ne désignaient que des tissus-coton ; etc. Rejette. »

(2) Douai, 30 juillet 1852; Lehir, 1853, p. 92.

Les lois de douane étant très-rigoureuses, le transporteur d'objets prohibés est puni comme complice de l'expéditeur, alors même qu'il est de bonne foi, s'il ne peut mettre l'administration des douanes en mesure de poursuivre le vrai coupable.

Mais il a été jugé que l'administration d'un chemin de fer n'est pas responsable envers la douane de la faute commise par un voyageur qui a introduit des marchandises prohibées dans une caisse qu'il a déclaré faire partie de son bagage, alors surtout que la dimension de cette caisse pouvait rendre cette déclaration vraisemblable (1).

Le 30 mai 1853 (Lehir, 1857, p. 168), la Cour de Paris a jugé qu'un commissionnaire qui a été chargé de transporter à l'étranger un colis, ne peut, sur le refus du destinataire, faire retourner le colis sans ordre de l'expéditeur, sous peine de dommages-intérêts pour perte de droits de douane et de transit.

Le même arrêt refuse au commissionnaire les frais de transport, attendu qu'ils sont devenus inutiles pour l'expéditeur par suite du retour inopportun.

Les Compagnies de chemins de fer sont, comme les autres entrepreneurs de roulage, soumises à l'usage existant à Paris de s'informer, auprès des destinataires, lorsque la marchandise arrive, s'il y a lieu d'acquitter le droit d'octroi.

---

(1) Paris (ch. correct.), 3 et 9 mars 1850; *Gaz. des Trib.*, 10 mars 1850; voyez aussi trib. corr. de Paris (8e chambre), 17 juillet 1851; voyez cependant cass., 28 novembre 1826, 21 juillet 1827, 28 juillet 1827 et 12 juin 1828.

Faute d'avoir pris cette information, les droits payés sans mandat par la Compagnie et sans le consentement du destinataire, peuvent être laissés à la charge de la Compagnie, alors même que, d'après la lettre de voiture, la marchandise devait être portée à domicile.

Le tribunal de commerce qui l'a jugé ainsi (1) constate qu'il est d'usage, lorsqu'une marchandise arrive à l'octroi de Paris, de s'informer auprès des négociants destinataires s'il y a lieu d'acquitter le droit d'octroi. Nous avons dit déjà, chap. III, que celui qui, expédiant des marchandises pour la Prusse, a remis aux messageries le colis avec la déclaration de valeur faite à la douane, n'est pas fondé, en cas de perte sur le territoire prussien, à réclamer contre l'entreprise française une somme supérieure à celle portée dans la déclaration en douane, alors, d'ailleurs, que les messageries de France ont confié le colis à l'administration des postes prussiennes, laquelle, d'après la législation en vigueur dans le pays, n'est responsable que de la valeur déclarée (2).

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 17 août 1847 ; Lehir, 1847, p. 450. (Voy. p. 377.)

(2) Paris, 22 décembre 1848 ; Lehir, 1850, p. 543.

« Considérant qu'aux termes du § 198 de la IIe partie, tit. XV, sect. 4 du Code prussien, les bureaux de poste qui se chargent de paquets, ne doivent rien au delà de ce qui a été déclaré lors de la remise des objets ; que, par l'application de cette disposition législative, et en invoquant la déclaration en douane qui lui a été remise en même temps que le colis, l'administration des postes de Prusse, entre les mains de laquelle a péri ce colis, n'aura à payer aux messageries de Paris que 1,835 fr.; que s'il en est ainsi, c'est par la faute de Reddelin qui, de son propre aveu, a fait à la douane une décla-

Ce que nous avons écrit ci-dessus démontre notamment qu'un chef de gare ne doit accepter aucun objet soumis aux formalités de douane, sans qu'ils soient accompagnés des acquits-à-caution et documents de douane qui les concernent, et des échantillons plombés qui doivent y être joints.

Ces acquits-à-caution, documents et échantillons plombés doivent être mentionnés sur la lettre de voiture ou facture de transport et sur la feuille de route, afin que la gare destinataire puisse s'assurer, à la reconnaissance à l'arrivée, que l'expédition est en règle et que rien n'y manque.

Voici une observation faite par M. Petit de Coupray et qu'il est utile de rapporter; elle met en effet l'entreprise des chemins de fer à l'abri de la responsabilité que pourrait leur faire encourir l'inobservation des formalités de douane :

« Les expéditeurs, pour gagner du temps, présentent quelquefois au chemin de fer des colis plombés, promettant de rapporter dans un bref délai et aussitôt qu'ils seront prêts les acquits qui leur manquent. Il faut refuser ces colis, et si par complaisance et pour éviter au négociant un double camionnage, on consent à les lui laisser déposer à titre de tolérance, il faut ne pas lui en donner récépissé. Il doit être prévenu que ses colis ne seront expédiés que lorsqu'il aura produit les acquits et documents de douane, et que, jusqu'à parfaite régularisation, ils resteront sous sa responsabilité personnelle (1).

---

ration frauduleuse; que cette faute le rend non-recevable à réclamer une somme plus forte que celle qui a été déclarée ; — Condamne. »

(1) Petit de Coupray, p. 94; voyez aussi p. 129.

« Lorsqu'en cours de transport ou à l'arrivée, avant la livraison, les employés de la régie veulent vérifier le degré des esprits et eaux-de-vie transportés, il faut au préalable leur faire constater par écrit le bon état des plaques apposées sur les bondes, et s'il les enlèvent, leur faire mentionner sur les lettres de voiture que les plaques ont été enlevées et reposées par eux, afin de mettre la Compagnie à l'abri des réclamations des destinataires (1). »

Les chemins de fer aboutissant à la frontière ou à un port maritime peuvent obtenir, en se soumettant à certaines exigences de douane. que le plombage des colis soit remplacé par le plombage des wagons qui les transportent (2).

Si des marchandises arrivent de l'étranger avec un acquit de douane, on doit faire décharger l'acquit et le retourner au bureau du cédant pour être renvoyé au bureau expéditeur (3).

Si des colis sont dirigés sur un entrepôt à l'intérieur, il faut avant de camionner ces colis à l'entrepôt prévenir le destinataire (4). (*Vide suprà*, p. 358.)

En ce qui concerne le prix du transport, il est à la charge de l'expéditeur si le destinataire ne paie pas ; mais l'expé-

---

(1) Petit de Coupray, p. 89.

On ne peut laisser en route une partie des boissons portées sur les expéditions et dans le cas même où l'état des fûts s'opposerait à la continuation du transport, on doit préalablement faire dresser procès-verbal par les autorités locales. (C. de cass., 5 déc. 1822.)

(2) Petit de Coupray, p. 97.

(3) Même auteur, p. 173 ; voyez aussi p. 105.

(4) Petit de Coupray, p. 104.

diteur ou le destinataire ne doit que le prix du tarif, et si ces tarifs ont été exagérés, la Compagnie du chemin de fer doit restituer. D'un autre côté, et comme on l'a vu plus haut, l'expéditeur qui fait une fausse déclaration doit, en dehors du prix du transport, des dommages intérêts (1).

L'expéditeur qui a fait une fausse déclaration n'a droit, même en cas de perte, qu'à la valeur résultant de la déclaration fausse (2). Cette décision ne peut être réputée empreinte de sévérité; l'expéditeur doit, en effet, subir la peine de sa fraude. Ce point de doctrine a été du reste consacré par le tribunal de commerce de la Seine (8 mars 1854; Teulet et Camberlin, 3-152) et par la Cour de Paris (10 avril 1854; *loco citato*, p. 203.)

265. L'expéditeur a un recours direct contre le commissionnaire intermédiaire en cas de perte des marchandises confiées à un commissionnaire de transports (3).

266. L'action en responsabilité doit être exercée par le propriétaire et non par le vendeur (4).

Mais si la marchandise est restée aux risques de ce dernier, l'expédition pour compte de qui il appartiendra ne prive pas l'expéditeur de sa qualité pour réclamer à la Compagnie du chemin de fer (5).

---

(1) Paris, 14 août 1854.

(2) Trib. de comm. de la Seine, 13 juin 1854; Teulet et Camberlin, 3-384; id., 10 mai 1850; Lehir, 1850, p. 322.

(3) Paris, 12 juillet 1845.

(4) Colmar, 18 déc. 1812. (*Vide suprà*, p. 49.)

(5) Paris, 30 avril 1853; *Gaz. des Trib.*, 7 sept. 1853; voyez

287. Les Compagnies peuvent se faire payer un droit pour l'inscription des bagages et des marchandises (1). Il leur est dû aussi un droit pour le magasinage (2).

Aux termes de leur cahier des charges, les Compagnies peuvent encore réclamer les frais de chargement et de déchargement des marchandises (3).

Le camionnage des colis transportés autorise aussi les Compagnies de chemins de fer à percevoir un droit. Mais *vide infrà, in notis* (4).

Un destinataire à qui l'on présente un colis un jour férié est tenu de le recevoir s'il est présent à son domicile. S'il

---

aussi Pau, 16 déc. 1814.—Peut-on retirer des mains d'un chemin de fer un colis dont on lui a confié le transport? Nous le croyons, malgré les termes de l'article 100 (C. de comm.), attendu que cet article parle plutôt, à notre avis, des risques que de la propriété d'une manière explicite. (*Contrà* Petit de Coupray, p. 22.)

M. Petit de Coupray fonde son opinion sur celle de MM. Persil et Croissant, qui pensent qu'on ne doit pas remettre la marchandise à l'expéditeur, puisque le destinataire a pu faire des avances. Sans doute, ce cas peut se présenter, mais il est certain aussi que si le destinataire était insolvable, le commissionnaire serait responsable de son refus de remettre la marchandise. (Cass., 18 février 1844.)

(1) Rebel et Juge, n° 551.

(2) Rebel et Juge, n° 552.

Ce droit est dû vingt-quatre heures après l'envoi de la lettre d'arrivée de la marchandise; ce délai se compte par heures et non par révolution de jour, de minuit à minuit. (Trib. de comm. de la Seine, 26 août 1856; Lehir, 1857, p. 105. (Voy. p. 364, note 1.)

(3) Rebel et Juge, n° 550.

(4) Rebel et Juge, n° 556.

Lorsqu'un colis est livrable en gare, on n'a pas le droit de le

ne veut pas l'accepter, il doit être condamné à payer le double camionnage occasionné par son refus. Le destinataire est passible aussi du droit de stationnement à partir de l'heure où la Compagnie l'a avisé de retirer la marchandise des magasins (1).

Le tarif exceptionnel auquel est assujetti le transport des instruments de musique sur un chemin de fer cesse-t-il d'être applicable par cela seul que l'instrument, pour être transporté, a été emballé dans une caisse, de telle sorte que l'on ne doive plus appliquer à un colis de cette espèce que le tarif ordinaire? (Résolu négativement) (2).

---

camionner à domicile. (Trib. de comm. de la Seine, 21 décembre 1855; Teulet et Camberlin, 5-100; *vide infrà*.

Les frais de camionnage ne sont pas dus, alors même que la marchandise n'est pas indiquée bureau restant. (Cass., 27 juillet 1852; Teulet et Camberlin, 2-421.)

Un destinataire ne peut refuser le droit de camionnage si les marchandises n'ont pas été réservées en gare. (Trib. de comm. d la Seine, 31 août 1854; Teulet et Camberlin, 3-448.) La Cour de cassation a cependant, le 27 juillet 1857, enseigné une doctrine contraire.

La Cour déclare qu'il n'en est pas des entrepreneurs de transport par la voie de fer comme des entrepreneurs par le roulage ordinaire; que le monopole accordé au premier ne s'étend pas au delà de la voie de fer; que les expéditeurs restent libres de faire eux-mêmes le camionnage de leurs marchandises. Il s'agissait dans l'espèce du chemin de fer de Tours à Nantes.

(1) Trib. de comm. de la Seine, 19 mai 1857; *Gazette des Trib.*, 22-23 mai 1857. (Voy. p. 363, note 2.)

(2) Cass., req., 3 mai 1845; *Droit*, 31 mai et 1er juin 1847.

On peut réunir les colis en un seul groupe, s'ils sont de même nature, afin de ne pas payer un excédant de port (1).

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 21 fév. et 7 mars 1853; *Gaz. des Trib.*, 9 mars 1853; Teulet et Camberlin, 2-191; Paris, 16 août 1853; 20 juillet 1853, *loco citato*. Voyez encore cass. (req)., 20 juill. 1853; *Gaz. des Trib.*, 21 juill. 1853; id., 23 nov. 1853; *Gaz. des Trib.*, 24 novembre 1853; id. cass. (civ.), 20 juillet 1855; *Gaz. des Trib.*, 30 juillet 1856.

Mais celui qui a réuni ainsi les colis ne peut exercer contre la Compagnie qu'une action recursoire unique. (Trib. de comm. de la Seine, 29 décembre 1853 ; Teulet et Camberlin, 3-56.

Les articles des cahiers des charges annexés aux lois ou décrets de concessions des chemins de fer qui, par exception au tarif de grande vitesse, soumettent à un prix plus élevé annuellement fixé par l'administration sur la proposition des Compagnies, les paquets ou colis pesant isolément moins de 50 kil,, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de 50 kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne et d'une même nature, quoiqu'emballés à part, tels que sucre, café, etc., ne sont pas applicables aux paquets ou colis renfermés dans un seul ballot ou réunis sous une même enveloppe et ne formant ainsi à l'extérieur qu'un seul colis ; les marchandises ainsi réunies en un colis unique restent donc soumises, quoiqu'elles soient de nature distincte, au tarif général qui fixe le prix de transport à grande vitesse à 36 centimes par tonne [1].

Au contraire, le droit exceptionnel frappe tous colis pesant moins

[1] Par cet arrêt, la Cour de cassation interdit le *groupage à découvert* et autorise le *groupage couvert*. Elle est, sur ce point, d'accord avec l'interprétation législative, telle que l'a admise le conseil d'État lorsqu'à propos de la fusion des chemins de fer du Nord-Ouest et de la concession du chemin de fer de Rennes à Brest, il a tout récemment discuté les tarifs. En effet, l'article 20 du cahier des charges, annexé au décret du

Les tribunaux ordinaires sont compétents pour statuer sur la demande en restitution des sommes perçues par une administration de chemin de fer en vertu de tarifs qui n'auraient point été autorisés et publiés régulièrement.

Cette demande est compétemment portée devant le tribunal du lieu où les marchandises ont été confiées à l'administration du chemin de fer.

---

de 50 kilogrammes, lorsqu'au lieu d'être confondus en un seul ballot ou renfermés sous une seule enveloppe, ils sont présentés à l'enregistrement sous leur forme propre et individuelle, quoiqu'à la fois et en bloc et comme faisant partie d'un même envoi, à moins que les paquets ou colis ainsi emballés à part et distinctement, ne se composent sinon d'objets de nature identique ou de même espèce,

7 avril 1855 est ainsi conçu : « Art. 20. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables : 1° Aux denrées et objets qui ne sont point nommément énoncés au tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes ; — 2° A l'or et à l'argent soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ; — 3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage, pesant isolément moins de 50 kilogrammes. — Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à ces paquets, colis ou excédants de bagages, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble au-delà de 50 kilogrammes d'objets expédiés par une même personne à une même personne et d'une même nature, tels que sucres, cafés, etc., etc. — Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage, et autres intermédiaires de transports, à moins que les articles de transport par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les trois cas ci-dessus, les tarifs seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie. — Néanmoins, au-dessus de 50 kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de 40 cent.

Cet article règle la condition des nouvelles concessions. (Note de M. Lehir, 1855, p. 464.

Cette solution, intervenue entre M. Delarsille et la Compagnie du chemin de fer de l'Est, repose sur les principes que le jugement du tribunal de commerce de Reims, du 18 mars 1856, exprime dans les termes suivants :

« Le tribunal,

« Considérant que Delarsille forme contre la Compagnie anonyme des chemins de fer de l'Est une demande en rem-

---

du moins d'objets qui, par leur affinité commerciale ou industrielle, peuvent être considérés comme faisant partie d'un même genre de commerce ou d'industrie ou d'un même ordre de produits, ces expressions de même nature, insérées au cahier des charges des chemins de fer, ne signifiant pas objets d'une même classe de tarif, mais bien objets d'un même genre de produit. (Cass. 9 mai 1855 ; Lehir, 1855, p. 461 ; Teulet et Camberlin, 4-92.) Jugé aussi que l'article 45 du cahier des charges du chemin de fer du Nord ne soumettant à un tarif exceptionnel que les paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de 50 kilogrammes, et faisant rentrer sous le tarif général les mêmes paquets, colis ou excédants de bagage qui font partie d'envois pesant ensemble plus de 50 kilogrammes, lorsqu'ils sont expédiés par une même personne à une même personne, et qu'ils se composent d'objets de même nature, quoiqu'emballés à part, tels que sucre, café, etc., les entrepreneurs de transport qui usent du chemin de fer peuvent, pour économiser les frais de transport et ne payer que le prix du tarif ordinaire, grouper en un seul colis pesant plus de 50 kilogrammes, les divers articles de poids inférieur, recueillis par eux dans leur clientèle. (Rouen, 3 mars 1854 ; Lehir, 1854, p. 492).

Mais le sucre candi servant exclusivement à la préparation du vin de Champagne et des liqueurs, et faisant l'objet d'un commerce considérable, doit être assimilé au sucre raffiné, et compris comme tel, en cas d'omission, dans la classification des tarifs des chemins de

boursement de 534 fr. 50 cent., qu'il prétend avoir été perçus en trop sur des marchandises transportées pour son compte par ladite Compagnie dans les mois d'août, septembre, octobre, novembre et décembre 1855; qu'il demande, en outre, à titre de dommages-intérêts, pour réparation du préjudice à lui causé par ces indues perceptions, une somme de 500 fr.

« Considérant qu'en effet, à partir du 1er août 1855, la Compagnie a taxé les transports d'après un tarif nouveau qui présentait sur les prix portés au précédent tarif une augmentation assez sensible;

« Considérant que Delarsille aîné fonde ses demandes sur ce fait, que le nouveau tarif appliqué par la Compagnie de l'Est n'a point reçu l'autorisation de l'administration supérieure ; qu'il n'a point été régulièrement publié ; qu'ainsi, c'est indûment que la Compagnie l'à mis en vigueur ;

« Considérant que la Compagnie anonyme des chemins de fer de l'Est oppose à cette demande des moyens d'incompétence :

« Le premier, tiré de ce que les tribunaux n'ont ni le droit ni le pouvoir d'interpréter ni d'apprécier les actes de l'autorité administrative; ce qui, dans l'espèce, serait nécessaire, puisqu'il s'agissait de savoir si le tarif appliqué par la Compagnie a été régulièrement autorisé ;

---

fer, et non dans la catégorie plus chèrement cotée des épiceries innommées. (Trib. de comm. de la Seine, 3 déc. 1852 ; Lehir, 1853, p. 106).

« Le second, tiré de ce que la Compagnie ne pouvait être assignée devant le tribunal de Reims, mais seulement devant le tribunal auquel ressortit le siége de la société, puisqu'il ne s'agissait point dans la cause d'une des questions de transport rentrant dans les dispositions de l'article 420 du Code de procédure civile ;

« Sur le premier motif :

« Considérant que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg a été autorisée par la loi du 19 juillet 1845 ; que le cahier des charges annexé à cette loi impose à la Compagnie de ne faire aucun changement à ses prix de transport sans avoir préalablement obtenu la sanction de l'autorité supérieure et l'approbation des préfets des départements; qu'enfin, sans avoir affiché le nouveau tarif un mois au moins à l'avance ;

« Considérant que le tribunal peut et doit examiner si la Compagnie s'est conformée aux prescriptions de la loi, si le tarif qu'elle applique est celui qu'elle a le droit d'appliquer ; qu'en se livrant à cet examen, en appréciant les faits, le tribunal n'examine, n'interprète, n'apprécie point la validité ou la régularité d'un acte administratif; qu'il se borne à rechercher si la Compagnie a ou n'a pas contrevenu aux lois et règlements qui régissent son existence et ses rapports avec le public ; si l'exploitation, chose toute commerciale, dont les actes sont de la compétence des tribunaux, a ou non lésé les intérêts des tiers ;

« Sur le deuxième moyen :

« Considérant que c'est à Reims qu'un contrat est intervenu entre la Compagnie anonyme des chemins de fer de

l'Est et Delarsille aîné, pour le transport des marchandises dont s'agit au procès; que cette circonstance, jointe à la condition du paiement qui se faisait à Reims, suffit pour attribuer au tribunal de commerce de Reims la connaissance de la contestation :

« Se déclare compétent, retient la cause, et dit qu'il sera plaidé au fond;

« La cour de Paris a confirmé ce jugement le 18 août 1856.

Il faudrait décider au contraire que les tribunaux sont incompétents lorsqu'il s'agit de savoir si le prix d'un transport est dû suivant l'interprétation des tarifs (1).

268. Les Compagnies ne peuvent, au surplus, déclasser les marchandises sans autorisation préalable (2).

269. Le prix du transport ne peut être exigé par les Compagnies qu'en donnant la preuve de la remise de la marchandise entre les mains de celui qui est le véritable destinataire (3).

La preuve du paiement des frais de transport ne peut être faite que par la présentation de la lettre de voiture ou d'une quittance donnée par le voiturier. La remise des marchandises nécessitée par les exigences du commerce, n'est pas nécessairement une preuve établissant le paiement du prix du transport (4).

---

(1) Voy. Paris, 18 nov. 1853.

(2) Rebel et Juge, n° 346.

(3) Cass., 20 mai 1818.

(4) Cass., 20 juin 1824.

270. Le destinataire a le droit de vérifier la marchandise avant de payer la lettre de voiture (1).

---

(1) Trib. de comm. de Dijon, 13 sept. 1853; *Gaz. des Trib.*, 4 oct. 1853; trib. de comm. de la Seine, 20 août 1856.

On peut aussi consulter sur le droit de vérification intérieure l'arrêt de la Cour de cassation du 27 décembre 1854. (Chemin d'Orléans contre Lolliot et Godray. Teulet et Camberlin, 4-60.)

Cet arrêt décide qu'une Compagnie de chemin de fer ne peut s'opposer à ce que le réceptionnaire vérifie les colis avant de payer le prix du transport, bien qu'ils ne présentent à l'extérieur aucune trace d'avarie.

Voyez aussi jugement du trib. de comm. de la Seine du 26 mai 1852, rapporté dans Teulet et Camberlin, t. I, p. 204.

La vérification qui était impossible ne rend pas irrecevable le destinataire dans son action. Telle n'est pas, en effet, la portée des articles 105 et 106 du Code de commerce. (Cass., 5 février 1856; Teulet et Camberlin, 5-152.)

Cet arrêt établit que la vérification des marchandises, avant leur enlèvement, avait été rendu impossible par le fait même de la Compagnie du chemin de fer de Lyon et de ses agents. Il constate d'autre part que l'avarie dont le remboursement était demandé existait en gare avant la réception des colis et le paiement du prix de voiture. Ainsi, la Compagnie, par une exception motivée sur les circonstances particulières du fait, avait pu être condamnée à la réparation de l'avarie.

Si les cachets d'une expédition sont intacts, peut-on se refuser à la vérification de leur contenu? C'est ce qu'enseigne M. Petit de Coupray, page 136.

La Compagnie n'ayant pas été appelée à reconnaître l'envoi à l'acceptation, ne peut être tenue de vérifier à la livraison la sincérité de la déclaration.

§ 7. — DU PRIVILÉGE POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Sommaire.

271. Les commissionnaires ont privilége pour le prix du transport des marchandises et en outre pour les dépenses accessoires, celles de conservation de la chose (1).

Nous avons déjà dit que le commissionnaire exerce son privilége sur les marchandises voiturées, malgré la faillite, ce privilége peut-il être exercé lorsque la délivrance a été faite? Cette question a soulevé des difficultés, mais, disent avec raison MM. Persil et Croissant (p. 234) : « Nous ne concevons pas qu'une pareille question ait jamais été soumise aux tribunaux, et pourtant on trouve sur cette prétendue difficulté, dans le recueil de Sirey (S., 10 2-168), une décision de la Cour royale de Paris. Comment entre-

(1) Cass., 9 avril 1829.

Suivant M. Petit de Coupray, page 79, lorsque le commissionnaire a un privilége à exercer pour le prix du transport, il doit agir dans le délai de quinzaine, afin que ce privilége ne puisse être susceptible de contestations de la part des tiers.

Les remboursements accompagnant la marchandise ne doivent pas être payés comptant à l'expéditeur, à cause de la possibilité des difficultés. (Petit de Coupray, page 43.)

Nous avons dit que si des envois de colis paraissent n'avoir que très-peu de valeur, une Compagnie soigneuse de ses intérêts ne doit les recevoir que port payé.

t-il dans la tête d'un jurisconsulte de prétendre que le privilége du voiturier cesse quand il a opéré la délivrance des marchandises? Est-ce que l'article 2102 du Code civil et l'article 106 du Code de commerce contiennent une disposition semblable, ou laissent supposer que telle a été l'intention du législateur? Où trouve-t-on dans la loi que le privilége du voiturier cesse avec la délivrance des objets transportés? Nulle part.

« La loi ne fixe aucun délai pour l'exercice du privilége: le voiturier a donc le droit de l'exercer tant que la créance subsistera; il ne s'éteindra qu'avec elle. Il suffit que l'identité des marchandises soit constatée. La faillite du propriétaire apportera-t-elle une modification à cette décision? Non: qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas atermoiement. Le concordat est tout à fait indifférent aux créanciers privilégiés, puisqu'il n'existe que pour les créanciers chirographaires. La difficulté suscitée au voiturier devant la Cour de Paris, n'était donc qu'une mauvaise chicane, qui a disparu en présence des termes formels de la loi. »

272. Dans le cas où l'entrepreneur de messageries (v. g. une administration de chemin de fer) fait vendre des marchandises restées en sa possession, faute par le destinataire de se libérer des frais de transport, il n'est pas nécessaire que la vente qui doit avoir lieu soit précédée d'une signification de l'ordonnance qui l'autorise (1). (Arg. de l'art. 2102 du Code Napoléon.)

---

(1) Cour impér. de Paris (4e ch.), 8 mai 1857; *Droit*, 4 juin 1857. Nous avons, plus haut (p. 209), rapporté le texte de cet arrêt.

§ 8. — DES DROITS DU DESTINATAIRE.

Sommaire.

273. Obligations des commissionnaires de chemins de fer dans le cas de refus de la part du destinataire;
274. Le voiturier qui ne trouve pas le destinataire est-il obligé de renvoyer la chose à l'expéditeur?
275. La remise au véritable destinataire peut seule dégager l'administration du chemin de fer de ses obligations;
276. On doit prévenir le destinataire de l'arrivée de la marchandise; droits d'octroi indûment payés.
276 *bis*. Droits du domaine; quand les objets sont-ils réputés délaissés?

273. Le commissionnaire sous peine d'encourir des dommages-intérêts doit attendre les ordres de l'expéditeur lorsqu'un colis a été refusé par le destinataire. Dans le cas où ce dernier ne se trouverait pas au domicile indiqué par la lettre de voiture, on doit conserver les marchandises dans les magasins de l'administration (1).

La Compagnie de chemin de fer qui éprouve un refus de colis doit aussi avoir le soin de faire constater par le destinataire les causes de ce refus.

« Lorsque, par suite d'une vérification amiable, il n'est constaté aucune avarie, mais bien seulement une différence dans la nature, la qualité ou la quantité de la marchandise, à raison de quoi le destinataire se refuse de l'enlever, il doit refaire les emballages, et consigner au dos de la lettre de voiture, qu'après avoir vérifié les colis à l'intérieur, il refuse la marchandise comme n'étant pas

(1) Paris, 30 mai 1853.

conforme à sa demande. Les colis sont rapportés en gare ou mis en transit (1). »

274. Le voiturier qui n'a pas trouvé le destinataire n'est pas tenu de renvoyer l'objet à l'expéditeur (2). Mais la gare d'arrivée doit aviser la gare expéditrice. Si le destinataire est inconnu, celle-ci préviendra l'expéditeur (3).

Des difficultés pour l'envoi de la marchandise peuvent se présenter lorsque la Compagnie n'a pas un bureau spécial au lieu de destination.

M. Petit de Coupray, p. 135, 154, dit aussi avec raison que « lorsque la marchandise est adressée dans un lieu où il n'y a pas de correspondant, on doit se reporter au tableau des correspondances, et s'assurer si la Compagnie a moyen d'opérer le transport. Si ces tableaux ne contiennent pas les prix de réexpédition, il faut se refuser à accepter l'envoi jusqu'à la destination indiquée, ou ne l'accepter que pour la localité la plus voisine avec laquelle correspond la Compagnie, en exigeant de l'expéditeur la désignation d'un destinataire dans cette dernière localité. Ces changements doivent être faits sur la note de remise, de la main de l'expéditeur. »

275. La Compagnie du chemin de fer qui, chargée de trans-

---

(1) Petit de Coupray, p. 56.

(2) Cass. (req.), 11 août 1846; *Gaz. des Trib.*, 12 août 1846.

(3) Petit de Coupray, p. 50.

Lorsqu'on ne trouve pas, d'abord, le destinataire, il faut avoir le soin, si l'on peut remettre le colis à une tierce personne, de faire déclarer que celui-ci a été remis en bon état de conditionnement extérieur et préciser le jour de la remise. (Petit de Coupray, page 49.)

porter des colis livrables en gare ou bureau restant, en a fait la livraison sans exiger du réceptionnaire la justification de son identité ou une autorisation du destinataire, est responsable envers celui-ci des objets transportés, bien qu'elle ait eu soin de faire émarger le retirement par la personne qui s'est présentée au nom du destinataire (1).

Le directeur du bureau d'arrivée est, en cas de difficultés, responsable vis-à-vis de l'administration du fait de son employé qui aurait remis des fonds à un destinataire sans en retirer une décharge régulière (2).

276. La Compagnie de chemin de fer doit donner avis aux

---

(1) C. Nap., art. 1382; trib. de comm. de la Seine, 3 août 1852; Lehir, 1853, p. 558.

(2) Douai, 27 août 1847.

On sait qu'on ne peut refuser à un destinataire la marchandise si l'identité est certaine, et encore bien que la lettre de voiture ne soit pas représentée. (Trib. de comm. de la Seine, 2 mars 1854; Teulet et Camberlin, 3-146.)

Attendu dit le tribunal, pour tout motif, que l'identité de la personne du demandeur n'est pas mise en doute par la Compagnie; que la représentation de la lettre de voiture n'a, sous ce rapport, dans l'espèce dont s'agit, aucun intérêt spécial; — Que la Compagnie est donc sans droit pour subordonner la livraison à la représentation de la dite lettre; qu'il s'ensuit que ses offres sont inadmissibles, et qu'elle doit être tenue de livrer les marchandises dont s'agit, etc., etc.

Le tribunal, dans l'espèce, condamne même la Compagnie du chemin de fer à payer 50 fr. à titre de dommages-intérêts, comme représentant les frais faits par les voituriers retenus inutilement pour enlever la marchandise refusée.

négociants de l'arrivée des marchandises qu'elle leur apporte (1).

L'administration d'un chemin de fer, après avoir prévenu les destinataires de l'arrivée en gare des marchandises sujettes à l'octroi, ne doit donc pas payer les droits et introduire ces marchandises en ville sans avis préalable et sans autorisation, sous peine de rester personnellement chargée des droits qu'elle aurait indûment payés de son autorité privée (2). (*Vide suprà*, p. 359.)

La saisie des marchandises entre les mains de l'administration du chemin de fer doit éveiller son attention. Ainsi elle ne peut remettre les marchandises que contre la mainlevée régulière de la saisie (3).

276 *bis*. Les droits du domaine se réfèrent aux objets délaissés et sont réglés par le décret du 13 août 1810.

La loi des 23 et 24 juillet 1793, relative aux Messageries nationales, portait, art. 56 :

« Les ballots, paquets ou effets qui n'auront pu être délivrés par mauvaises adresses, ou faute d'être réclamés, seront déposés et gardés dans un endroit à ce destiné, et il en sera tenu registre. Si, après deux années de garde,

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 24 juin 1844; *Gaz. des Trib.*, 26 juin 1844.

(2) Trib. de comm. de la Seine, 27 août 1847; *Droit*, 12 septembre 1847; voy. Petit de Coupray, p. 58.

(3) Même auteur, p. 116; voy. ce que nous avons dit *suprà*, p. 192, pour la revendication; voyez Paris, 10 décembre 1857; *Gaz. des Trib.* 6 janvier 1858.

ces ballots, paquets ou effets, ne sont pas réclamés, ils seront vendus publiquement et à l'enchère. »

Le décret du 13 août 1810 a réglé les obligations des transporteurs, auxquels ne pouvait pas s'appliquer la loi de 1793 qui était spéciale à une entreprise dont le privilége n'existait plus.

Ce décret stipule qu'à l'expiration du délai de six mois, les entrepreneurs doivent faire aux préposés de la régie de l'enregistrement la déclaration des objets auxquels peut s'appliquer le décret;

Qu'il est procédé par le juge de paix, en présence des préposés de la régie de l'enregistrement et des entrepreneurs, à l'ouverture et à l'inventaire des ballots, malles, caisses et paquets;

Que les préposés de la régie de l'enregistrement sont tenus de faire insérer dans les journaux, un mois avant la vente des objets non réclamés, une note indiquant le jour et l'heure fixés pour cette vente, avec détails propres à ménager aux propriétaires de ces objets la faculté de les reconnaître et de les réclamer, etc., etc.

Le décret porte, art. 57 : « Seront néanmoins exceptés les comestibles et généralement tous les objets susceptibles de corruption et de dépérissement. La régie est autorisée à jeter ces objets dès qu'ils cesseront de pouvoir être gardés, et sans être obligée à aucun dédommagement; mais il en sera tenu registre. »

Quels sont, suivant l'esprit du décret du 13 août 1810, les objets qu'on doit considérer comme délaissés?

En d'autres termes, si la Compagnie a retrouvé un colis

dont elle a payé le prix, doit-elle ce colis au domaine? Non certainement. Il en est de même, pour les objets refusés dont la Compagnie a payé la valeur; pour le laissé pour compte, et encore pour le cas où la Compagnie fait vendre l'objet abandonné pour se couvrir de ses frais.

Les marchandises en souffrance sont le plus souvent déposées ou mises en entrepôt public.

« On doit, dit M. Petit de Coupray, p. 82, particulièrement user des entrepôts publics ou des dépôts dans les cas suivants:

« 1° Pour les marchandises dont la conservation demande des soins qu'il est impossible de leur donner dans une gare de chemin de fer, et, par exemple, pour les grains, farines, graines, liquides, papiers, cuirs, peaux et basanes, fourrures, laines et étoffes de laine.

« 2° Quand les marchandises de la nature de celles ci-dessus sont adressées en gare à un destinataire qui, bien qu'avisé, ne se présente pas après huit jours écoulés, ou qu'elles sont à livrer à un destinataire inconnu au domicile indiqué, ou qui, bien que connu, refuse de se livrer par un motif étranger à la Compagnie, et que l'expéditeur, avisé de ces circonstances, néglige de donner des instructions.

« 3° Quand la livraison d'une marchandise, entravée par une discussion intervenue entre le destinataire et l'expéditeur, semble devoir se prolonger et donner lieu à procès.

4° Enfin, quand les marchandises sont encombrantes ou peuvent s'égarer. »

§. 9. — DES DOMMAGES DUS POUR CAUSE DE RETARD OU POUR AVARIE.

Sommaire.

277. Une Compagnie est-elle soumise implicitement aux conditions ordinaires du roulage?
278. Dommages-intérêts dus en principe par la Compagnie de chemin de fer pour cause de retard;
279. Comment se calculent les jours accordés au commissionnaire pour la remise des colis?
280. Dommages occasionnés par le retard pour le transport des animaux destinés à être vendus dans un marché;
281. Recours du destinataire qui a payé le prix du transport; réserves;
282. Quotité des dommages dus pour cause de retard; espèces diverses; inexécution d'un marché; pouvoir des tribunaux quant à la quotité des dommages; estimation par le propriétaire réclamant;
283. Du laissé pour compte par l'expéditeur ou le destinataire; quand a-t-il lieu, soit pour perte, soit pour avarie? Dans le cas où le laissé pour compte est légitime, quelles sont encore les règles à suivre afin qu'il ne devienne pas, soit pour l'expéditeur, soit pour le destinataire, une occasion de bénéfice?

277. On a pensé que l'administration d'un chemin de fer ne pouvait être contrainte à accepter les conditions d'une lettre de voiture pour le transport des marchandises qui lui étaient confiées, ni à fixer, à l'avance, l'indemnité qui pourrait être due à l'expéditeur en cas de retard dans le transport.—L'appréciation du préjudice causé par suite de ce retard est laissée, a-t-on dit, aux soins des tribunaux compétents; et, quant au délai pour le transport des marchandises, l'expéditeur ou le destinataire ne peut réclamer que l'exécution des conditions imposées à la Compagnie par la loi et les règlements de police. (1).

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 20 novembre 1844; Lehir, 1845, p. 270.

« Attendu, disait le tribunal de commerce de la Seine, le 20 novembre 1844, qu'il n'y a aucune nécessité à ce que ladite Compagnie soit tenue à prendre un engagement spécial et par écrit à cet égard, puisque ces conditions sont écrites dans la loi et les ordonnances au profit des tiers, qui, en cas d'inobservation, ont tout droit de demander les dommages intérêts qui peuvent leur être dus;

« Que les reçus délivrés par la Compagnie dans la forme adoptée par elle sont suffisants pour établir les droits des expéditeurs, tant pour la réclamation de la marchandise par eux livrée, que pour les actions qu'ils pourraient avoir à exercer plus tard en cas d'inexécution des conditions imposées aux défendeurs;

« Par ces motifs, etc., etc. »

On a dit aussi que la retenue du tiers de la lettre de voiture, usitée dans l'ancien roulage, était inapplicable aux transports par chemins de fer.

Il est aujourd'hui reconnu (1) que les administrations de chemins de fer sont, comme les commissionnaires pour les transports, et les voituriers, garantes de l'arrivée des marchandises dans le délai déterminé par les règlements rendus publics, des départs et arrivées, qui, à leur égard, tiennent lieu vis-à-vis des expéditeurs de lettres de voiture (2).

Il a été jugé encore par la Cour de Nîmes, le 11 août 1831, que pour former un contrat entre l'expéditeur et le

---

(1) Paris, 14 août 1857; *Droit*, 26 août 1857.

(2) Art. 97 C. de comm; Paris (3e ch.), 4 et 5 décembre 1850; *Gaz. des Trib.*, 14 décembre 1850.

voiturier, la lettre de voiture n'est pas indispensable ; il suffit pour obliger ce dernier à faire arriver les marchandises à destination dans le délai ordinaire, de l'acceptation desdites marchandises par le voiturier expéditeur.

278. Une Compagnie de chemin de fer doit donc au destinataire des dommages-intérêts pour préjudice causé par le retard éprouvé par les marchandises, quand bien même aucun délai n'aurait été fixé (1).

Ainsi, le commissionnaire répond des condamnations qui pourraient être prononcées contre l'expéditeur pour retard dans la livraison des marchandises ; bien qu'aucun délai n'ait été déterminé pour leur transport, le commis-

---

(1) Paris, 5 mars 1852 ; voy. Rebel et Juge, n[os] 371, 471 et 478.

Mais pour supputer les jours de retard, on ne doit pas comprendre celui qui est nécessaire pour le camionnage. (Trib. de comm. de la Seine, 14 février 1855 ; Teulet et Camberlin, 4-194.)

Le considérant du jugement précité porte :

« Attendu que le transport d'un colis, du point de départ au lieu de destination, est complétement distinct quant aux obligations qu'il impose du voiturier, du camionnage en ville ; que si le premier est soumis à une législation spéciale, le second s'opère de gré à gré, et n'est passible de retenues que s'il en a été stipulé, ce qui n'a pas lieu dans l'espèce ;

« Que si Miot allègue que sa prétention s'étend au transport aussi bien qu'au camionnage, il n'établit pas qu'en lui livrant les dix fûts le 30 avril, en gare d'Ivry, la Compagnie d'Orléans lui ait occasionné aucun retard ;

« Qu'il s'ensuit que son refus est mal fondé et que les offres sont insuffisantes ;

« Par ces motifs, etc., etc. »

sionnaire ne doit pas moins les faire arriver dans le plus court délai à leur destination (1).

Il y aurait même contravention à l'arrêté ministériel du 1er septembre 1856, relatif aux délais des transports sur les chemins de fer, par le seul fait de la délivrance à l'expéditeur d'une lettre de voiture par laquelle la Compagnie s'attribuerait un délai plus long que celui imparti par le règlement, et cette contravention ne disparaîtrait pas alors même que le transport se serait effectué dans le délai réglementaire.

279. Mais ne doit pas être considéré comme stipulant un délai extra-réglementaire la mention d'une lettre de voiture qui, pour un transport moindre de 125 kilomètres, a stipulé trois jours francs, non compris ceux de la réception et de la livraison de la marchandise; les soixante-douze heures accordées par le règlement pour les opérations de la gare de départ, le transport et les opérations de la gare d'arrivée devant compter à partir non pas de l'instant où le colis a été apporté au chemin de fer, mais du jour qui suit celui de cet apport (2).

C'est par application de la jurisprudence sus-mentionnée qu'on a jugé que les administrations de chemin de fer qui annoncent publiquement les engagements qu'elles prennent

(1) Cass., 26 août 1821.

(2) Rejet du premier moyen, et cassation par le second, d'un d'un arrêt rendu par la Cour impériale d'Angers, chambre correctionnelle, le 11 mai 1857, sur le pourvoi du sieur Romieu, chef de gare de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans. (Cass., ch. crim., 31 juillet 1857; *Droit*, 1er août 1857.)

de faire transporter les marchandises qui leur sont remises avant une certaine heure de façon à les faire parvenir en temps utile sur un marché où elles doivent être vendues, sont responsables du retard apporté par elles à l'arrivée desdites marchandises qu'elles ne justifient pas leur avoir été confiées après l'heure fixée, et cela, sans qu'il soit besoin par l'expéditeur de justifier d'une lettre de voiture obligeant l'administration du chemin de fer d'arriver à heure fixe (1).

Déjà, le 5 décembre 1850, la Cour de Paris (3e ch.) avait rendu un arrêt analogue.

Il a été jugé aussi que de ce qu'une Compagnie de chemin de fer n'est tenue, d'après ses règlements, d'expédier par la petite vitesse les marchandises et les bestiaux qu'elle se charge de transporter que dans les deux jours de leur enregistrement, il ne s'en suit pas qu'elle soit dispensée de tous dommages et intérêts pour retard dans l'arrivée des marchandises ou bestiaux expédiés même dans ce délai, lorsqu'il existe entre la Compagnie et l'expéditeur une convention tacite par laquelle la Compagnie s'est engagée à faire partir la marchandise dans un délai assez court pour permettre à l'expéditeur de les faire arriver à temps dans le marché où elles doivent être exposées en vente. Cette convention peut, s'agissant d'une matière commerciale, être prouvée par les présomptions et par tous les modes de preuve. Les juges ont pu, notamment, la faire résulter d'une série d'expéditions antérieures, constituant à leurs yeux une longue pratique, et dans lesquelles la Compagnie

(1) Paris, 30 avril 1851 (4e ch.),

avait toujours compris les bestiaux de l'expéditeur dans les premiers convois (1).

Ainsi, pour le transport des animaux destinés à la consommation, les chemins de fer ne peuvent pas invoquer les délais ordinaires de la petite vitesse, bien qu'ils n'aient appliqué que le tarif qui s'y réfère.

Ils sont tenus de faire arriver les animaux pour l'heure d'ouverture des marchés, par une sorte de contrat tacite résultant de l'essence même de l'expédition (2).

(1) Ainsi jugé, au rapport de M. le conseiller Nicolas et sur les conclusions conformes de M. l'avocat général Blanche. (Rejet du pourvoi de la Compagnie du chemin de fer du Nord contre un arrêt rendu en faveur du sieur Barthelemy, marchand de porcs. (Cass. req., 30 décembre 1857; *Gaz. des Trib.*, 31 décembre 1857. Voyez dans le même sens, trib. de comm. de la Seine, 26 septembre 1853; *Gaz. des Trib.*, 27 sept. 1853; voy. aussi Angers, 29 août 1853; Lehir 1853, p. 636.) Dans l'espèce de l'arrêt de la Cour d'Angers, les bestiaux avaient été enregistrés à une station de chemin de fer pour un départ déterminé, et faute de wagons suffisants ils n'avaient pu partir.

(2) Trib. de comm. de la Seine, 9 avril 1857; *Droit*, 24 avril 1857.

Les animaux doivent être enregistrés en temps utile pour le départ.

Mais, dit M. Petit de Coupray, p. 179 :

« Afin de profiter de la garantie de la Compagnie, les toucheurs des bestiaux attardés sur la route prennent souvent les devants pour venir faire en temps utile leur déclaration, et quelquefois, à l'heure réglementaire, les bestiaux ne sont pas encore arrivés. Pour se prémunir contre une pareille éventualité, qui peut mettre la Compagnie dans une fausse position, l'on ne doit enregistrer aucune

Mais les droits des expéditeurs à l'égard des chemins de fer, et qui concernent les conditions de vitesse et la garantie d'arrivée en temps utile, sont réglés par les dispositions spéciales des tarifs régulièrement homologués et publiés. En conséquence, le juge du fait n'a pas le droit de substituer à une disposition expresse du tarif une règle empruntée aux principes généraux concernant les lettres de voiture du roulage ordinaire.

Spécialement, lorsque le tarif ne garantit une vitesse extraordinaire aux convois de bestiaux destinés à l'approvisionnement de Paris qu'autant que ces bestiaux seront expédiés de certaines gares à des jours et heures marqués, le juge du fait ne peut pas, mettant le tarif de côté, déclarer que cette vitesse doit être assurée, d'après les principes généraux, aux bestiaux *expédiés d'autres gares à d'autres jours et autres heures* (1). Ainsi, sous ce dernier rapport, les tarifs des chemins de fer, dûment homologués et rendus exécutoires, sont obligatoires pour les Compagnies, pour les tiers et pour les juges.

Ces principes, admis d'abord par la chambre des requêtes, ont été consacrés par la chambre civile, qui a reconnu qu'il n'est pas permis à un tribunal, en présence d'un tarif, soit général, soit spécial, réglant le prix et le délai d'un

---

bande d'animaux avant qu'ils soient effectivement amenés en gare. ».

(1) Admission, en ce sens, du pourvoi formé par la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, contre un jugement du tribunal de commerce de la Seine, du 8 mai 1856, rendu au profit du sieur Guérindon. (Cass. req., 14 janvier 1857; *Droit*, 15 janvier 1857.

transport, d'imposer à la Compagnie un délai plus court et un prix moins élevé, sous prétexte que, par la nature même des choses, un contrat dérogeant au tarif devrait être considéré comme intervenu entre l'expéditeur et le chemin de fer (1).

Mais l'on doit remarquer qu'il en doit être ainsi, lorsque l'expéditeur a expédié les animaux, comme on l'a vu plus haut, d'autres gares, à d'autres jours et heures.

Dans d'autres cas, si la Compagnie est responsable pour avoir laissé des animaux sur la route et qu'ils aient péri, il faut cependant tenir compte de la mortalité produite par la température, s'ils fussent partis (2).

Il ne serait pas équitable, en effet, dans l'espèce, qu'une Compagnie de chemins de fer fût passible du dommage qui serait arrivé, alors même qu'elle eût accompli son mandat. (Arg. de l'art. 1302 du C. Nap.)

280. Une Compagnie est du reste responsable du retard, si elle n'établit pas que son matériel était insuffisant, et qu'elle n'excipe que d'encombrement (3).

---

(1) Cassation, sur le pourvoi de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, d'un jugement du tribunal de comm. de la Seine, du 8 mai 1856, rendu au profit du sieur Guérindon. (Cass., ch. civ., 19 janvier 1858 ; *Droit* 20 janvier 1858.)

Attendu, dans l'espèce, disait le jugement cassé du 8 mai 1856, que c'est vainement que la Compagnie se réfère à des tarifs spéciaux qui, bien qu'autorisés par l'administration publique, ne peuvent pas suppléer la lettre de voiture seul contrat légal, en matière de transport, pour lier les parties.

(2) Trib. de comm. de la Seine, 8 février 1854.

(3) Trib. de comm. de la Seine, 3 décembre 1852 ; Teulet et Cam

La Compagnie est tenue encore de prévenir les expéditeurs du changement d'expédition qui est autorisé par l'autorité; elle ne peut se contenter de simples affiches; elle doit, suivant l'autorisation ministérielle autorisant le changement d'expédition, avertir les expéditeurs du moment de l'arrivée à destination (1).

281. Le destinataire qui a même payé le prix du transport

---

berlin, 2-64; id., trib. de comm. de la Seine, 8 janvier 1854 et 31 août 1854; Teulet et Camberlin, 3-123-449.

(1) Voyez aussi sur la responsabilité pour cause de retard dans le transport des animaux, trib. de comm. de la Seine, 27 septembre 1853; Teulet et Camberlin, 2-377; id., 6 novembre 1856; mêmes auteurs 6-104; id., 20 décembre 1855; Nancy, 30 avril 1856; trib. de comm. de la Seine, 2 avril et 6 août 1856; 14 et 26 mai, 12 novembre 1856; Teulet et Camberlin, 5-89-307-403.

En ce qui touche le roulage ordinaire, il est aussi assujetti à des règles qu'il est utile de rappeler.

Le délai pour la remise des colis transportés par le roulage doit se compter à partir du jour du départ, et non compris ce jour dans le nombre indiqué par la lettre de voiture; mais le jour d'arrivée est compris dans le délai imposé au voiturier. Ainsi, le colis à remettre dans les neuf jours, à partir du 17, doit être remis le 26 au plus tard. (Trib. de comm. de la Seine, 1er octobre 1844; Lehir, 1845, p. 130.)

Les dimanches étant des jours fériés, pendant lesquels, à moins de circonstances exceptionnelles, les opérations commerciales sont suspendues, et le commissionnaire de roulage ne pouvant, d'après l'usage, contraindre le destinataire à recevoir ses marchandises un dimanche, on ne saurait admettre que celui-ci ait droit d'exiger la délivrance à pareil jour. (Trib. de comm. de Bordeaux, 13 septembre 1850; Lehir, 1851, p. 209.)

conserve son recours contre le commissionnaire, lorsqu'il y a retard dans l'arrivée des marchandises et qu'il a été fait réserve expresse de tous droits et actions contre qui de droit(1).

282. Quelle est l'indemnité due pour cause de retard (2)?

---

(1) Bordeaux, 26 avril 1849; *vide suprà*, p. 40.

(2) Si une marchandise, dit la Cour de Metz (Lehir, 1857, p. 402) consiste en draps pour une foire, on doit indemniser le destinataire de la perte de bénéfice, du déchet, et des intérêts de la facture. (Voy. aussi cass., 3 août 1855; Aix, 3 février 1855; Lehir, 1856, 2-73; Bordeaux, 26 juin 1857; Lehir, 1857, p. 388; id., 4 mai 1848; Lehir, 1849, 2-136; id., 26 avril 1849; Lehir, 1850, 2-248. Voyez aussi trib. de com. de la Seine, 5 sept. 1856; Teulet et Camb., 5-93.)

Voici, sur les dommages-intérêts, comment s'exprime M. Petit de Coupray, p. 63:

« Si le retard prolongé dans la livraison d'une pièce de machine a empêché son usage et causé un chômage; si la non-livraison d'une marchandise à livrer à jour fixe en a empêché la vente, l'offre de la retenue du tiers sera évidemment jugée insuffisante, et l'on devra consentir à une indemnité en rapport avec le dommage éprouvé; mais s'il s'agit de marchandises ordinaires d'approvisionnement, de matières premières qu'un négociant fait venir pour se tenir au complet, le retard, même extraordinaire, a pu ne lui causer que peu ou point de dommage, et alors si l'on ne parvient pas à transiger *au tiers*, on doit pouvoir y parvenir en offrant moitié, ou, au besoin, la totalité de frais de transport, suivant les circonstances et la nature des marchandises. S'il s'agit d'étoffes de mode ou de fantaisie qui, une fois la saison passée, perdent de leur valeur, on peut ajouter à la remise des frais de transport 10 ou 15 pour 100 du montant de la facture, 20 pour 100 s'il s'agit de rubans. »

Nous lisons aussi, p. 75:

« A moins de circonstances particulières, celles, par exemple, de

En principe, le retard dans le transport, de quelque nature que soit le colis, entraîne la responsabilité du commissionnaire, mais celle-ci a ses justes limites que révèlent les principes qui vont être exposés.

---

la livraison d'une marchandise destinée à une foire après la clôture de cette foire, l'arrivée de colis au port d'exportation après le départ du navire, etc., les condamnations ne peuvent atteindre que rarement la valeur de la marchandise, et à plus forte raison la dépasser. Dans les cas les plus fréquents, s'il s'agit de matières premières destinées à compléter des approvisionnements, un retard, même prolongé, a pu être sans conséquences fâcheuses. S'il s'agit d'objets fabriqués, de tissus, d'étoffes achetées en été pour être vendues en hiver, si la saison de vente n'est pas passée, le dommage ne peut être considérable. Lorsque la saison est passée, il y a évidemment préjudice, perte d'intérêts, dépréciation de la marchandise, qui, à la saison suivante, peut avoir perdu sa fraîcheur ou n'être plus à la mode, mais qui, cependant, peut trouver encore à se placer moyennant un certain rabais.

« S'il s'agit de grains, de cafés, de sucres, de trois-six et autres objets de consommation, les cours ont pu changer, et le destinataire a pu être obligé de les remplacer à des prix supérieurs à ceux de son achat; mais alors le préjudice étant appréciable, la transaction doit être facile et un *laissé pour compte* ne saurait être justifié. »

Le laissé pour compte, quand il est admis, donne lieu d'examiner si, suivant la facture à rembourser, il n'existait pas une bonification d'escompte dont la Compagnie de chemin de fer puisse profiter. (Voy. Petit de Coupray, p. 69, 76.)

M. Petit de Coupray, p. 76, pense que si une Compagnie veut éviter le laissé pour compte, elle n'a qu'à faire offre réelle de la somme qu'elle peut devoir. Sans doute, si cette somme indemnise suffisamment le destinataire, le tribunal l'imposera; mais si le tri-

En matière de transport et sans parler d'abord du *laissé pour compte*, les dommages-intérêts comprennent en général la dépréciation de la marchandise par le retard et hors la saison de la vente (1). Il est juste, en effet, que l'expéditeur, s'il est obligé de garder une marchandise refusée par le destinataire, pour cause de retard, n'éprouve pas de dommages. Nous citons quelques espèces :

Une Compagnie ne doit que l'indemnité afférente aux bagages du voyageur; elle n'est pas passible des déchéances résultant d'effets de commerce égarés; le tiers bénéficiaire ne peut même intervenir au débat (2).

Les Compagnies de chemin de fer ne sont pas seulement

---

bunal ne la juge pas suffisante, il faudra bien que la Compagnie paie le montant de la condamnation, ou se résigne au laissé pour compte. Mais *vide* p. 394.

Nous terminerons ce qui a trait au laissé pour compte par suite de retard, en faisant observer que pour l'éviter, la gare de départ doit toujours examiner si le délai marqué par la lettre de voiture qu'elle accepte doit être suffisant. (Petit de Coupray, p. 149; voy. aussi *suprà*, p. 133, 135.)

Le billet de garantie supplée, du reste, à l'insuffisance du délai.

(1) Paris, 30 août 1853; *Gaz. des Trib.*, 7 septembre 1853.

(2) Trib de comm. de la Seine, 19 septembre 1855; Teulet et Camberlin, 4-13.

Si un effet de commerce à recouvrer est égaré, il faut pratiquer opposition entre les mains du débiteur, afin qu'un paiement frauduleux ne puisse avoir lieu. (Petit de Coupray, p. 138.)

S'il y a lieu de faire un protêt pour un billet, il faut ne l'accepter que s'il est sur timbre proportionnel, et s'il y a délai suffisant. (Même auteur, p. 137, 138.)

responsables des avaries, perte ou retard dans le transport des marchandises qui leur sont confiées, elles répondent des conséquences directes d'une erreur commise dans la livraison de ces marchandises : par exemple, de l'inexécution d'un marché par suite d'une erreur dans la livraison d'échantillons de farine.

Cette responsabilité dérive soit de l'article 1150 du Code Napoléon sur l'inexécution même de la convention, soit du principe de l'art. 1382 sur la responsabilité en matière de délit ou de quasi délit (1). (*Contrà, vide suprà*, p. 195.)

L'appréciation des dommages-intérêts dus aux commettants a donné lieu, entre l'assureur et l'assuré, à la décision renfermée dans l'arrêt de Colmar, dont voici l'énoncé :

En cas d'avarie d'une marchandise transportée par un commissionnaire, et hors le cas de force majeure, le commissionnaire est garant, envers le propriétaire, de la valeur réelle de cette marchandise, et non pas seulement de son prix d'achat ou de revient ; et, c'est d'après la valeur réelle au lieu de l'arrivée qu'il doit indemniser le propriétaire pour la marchandise ou la partie du chargement qui a été avariée. (C. comm. 98 ; C. Nap., 1147, 1149 et 1382).

Mais si cette même marchandise avait été assurée par le commissionnaire, sans spécification de sa valeur, avec stipulation dans la police d'une clause conforme aux dispositions de l'art. 339 du Code de commerce, la Compagnie d'assurances, recherchée en garantie par le commission-

---

(1) Cour imp. de Paris (2e ch.), 25 novembre 1856; *Droit*, 2 et 3 janvier 1857.

naire, ne serait tenue de payer que le coût réel de la marchandise, d'après les factures et les livres, et à défaut de ces documents, d'après le prix courant au temps et au lieu du chargement (1)

Les tribunaux ont, du reste, la faculté d'arbitrer, suivant les circonstances, le mode d'indemnité due pour le dommage éprouvé par les marchandises. La loi leur laisse avec raison cette faculté; mais ils ne doivent jamais oublier que les dommages-intérêts ne peuvent être que l'expression du préjudice réellement éprouvé dont il est justifié et que le commissionnaire a pu prévoir (2). (*Vide* p. 165.)

Si donc la marchandise appartient à un destinataire qui n'a pu la remplacer en temps utile, des dommages-intérêts peuvent être dus. (*Vide* p. 389, *in notis*.)

Mais si, dit M. Petit de Coupray, p. 71, « la marchandise n'a pu être remplacée en temps utile; si, par exemple, elle était destinée à une foire à laquelle s'est transporté le destinataire qui, par suite, a fait des frais dont il n'a pu se cou-

---

(1) Colmar, 16 mars 1853; Lehir, 1853, p. 350.

« Il nous semble que M. Mathis Gerhard et C[e] auraient pu combattre le système de défense de l'assureur, en disant que sa théorie supposait un assuré, propriétaire de la chose assurée, et non pas un simple intermédiaire qui, ne faisant qu'assurer son risque comme commissionnaire, c'est-à-dire ce qu'il est exposé à payer lui-même, ne peut jamais bénéficier. » (Note des rédacteurs du Recueil des arrêts de la Cour de Colmar. — Lehir, 1853, p. 352.) Mais, dans l'espèce, la convention des parties, il faut le reconnaître, devait être leur loi.

(2) Cass., 3 août 1835.

vrir, il est évident qu'outre le prix des objets qu'il devait vendre et dont il a été privé, on lui doit une certaine indemnité qu'il faut arbitrer, et qui généralement peut être évaluée à 10 ou 15 pour 100 de leur prix d'achat dans les cas les plus ordinaires, mais qui peut varier suivant les circonstances, le bénéfice présumé sur la vente devant, en thèse générale, couvrir les frais et laisser un bénéfice au vendeur. »

Les juges peuvent aussi estimer la valeur des objets perdus d'après les divers éléments qui leur sont fournis; l'estimation par le propriétaire, sur la demande de la Compagnie peut leur suffire à défaut de pièces justificatives; toutefois, il ne faut pas que la Compagnie du chemin de fer soit la victime de sa bonne foi; le juge a donc toujours le droit d'apprécier si la demande du propriétaire porte les caractères de la sincérité; dès lors, si elle paraissait entachée de mauvaise foi, il y aurait lieu d'apprécier le dommage en dehors de la prétention du propriétaire de la marchandise (1).

283. Il est du reste reconnu que les dommages-intérêts ne doivent pas avoir pour base le *laissé pour compte*. Le

---

(1) Rouen, 20 février, 1816; voy. jugement du trib. de comm. de la Seine, 17 septembre 1857; *Droit*, 19 septembre 1857.

Le destinataire qui demande des dommages-intérêts doit du reste établir toujours le préjudice éprouvé. (Trib. de comm. de la Seine, 17 décembre 1857; voy. *Droit*, 7 janvier 1858.)

Il est utile de faire remarquer, soit au point de vue du retard ou de l'avarie, que les fruits, denrées, volaille, gibier, la viande fraîche, ne doivent être expédiés qu'à grande vitesse. (Petit de Coupray, p. 129.)

laissé pour compte est, en effet, le parti extrême et la pénalité la plus grande que puisse subir le commissionnaire, puisque, restant détenteur de la marchandise, il est obligé de s'en défaire et subit dès lors des frais qui s'ajoutent à la perte qu'il éprouve sur le prix du transport ou de la marchandise. (*Vide* p. 301, 389 et 390.)

Ainsi, le destinataire, sous prétexte d'un simple retard, ne peut laisser les marchandises pour le compte du commissionnaire qui les lui a envoyées pour être livrées au commerce, si le préjudice n'est pas grave (1).

Si le laissé pour compte est admissible, on ne doit pas, au surplus, l'autoriser pour tous les colis, lorsqu'il n'y a pas indivisibilité dans les colis reçus et non reçus (2).

M. Petit de Coupray pense, en effet, sous un autre rapport, p. 62, que si plusieurs colis sont en retard, la retenue ne peut être exercée que sur la partie des colis manquants (3). (*Vide* p. 168.)

Voici maintenant les espèces autorisant le laissé pour compte :

En cas de retard provenant du fait du voiturier, le destinataire des marchandises peut, si le retard est *excessif et à raison des circonstances*, être autorisé à les laisser pour

---

(1) Rennes, 21 décembre 1824; *sic*, Bordeaux, 22 juillet 1835; voy. encore Metz, 18 janvier 1815; Pau, 25 février 1813, Paris, 11 juil. 1835; Douai, 24 juin 1837; voy. sur cette question MM. Rebel et Juge, n[os] 262, 276, 277.

(2) Trib. de comm. de la Seine, 30 octobre 1856; Teulet et Camberlin, 6-103.

(3) Voyez aussi même auteur, p. 62.

compte à ce dernier, et le faire condamner à lui en payer le prix. (Code de commerce, articles 102, 104.)

Le laissé pour compte admis peut même comprendre des dommages-intérêts.

Mais ces dommages-intérêts, notamment, ne peuvent être que l'expression du bénéfice que le destinataire ou l'expéditeur qui délaisse les marchandises aurait pu faire (1). (*Vide suprà*, p. 193 *in notis*.) Nous citerons à l'appui de cette doctrine l'arrêt de la Cour de Metz du 28 janvier 1857 :

Cet arrêt, du reste, repousse en principe le laissé pour compte.

« Attendu qu'en droit, la loi et la jurisprudence abandonnent aux tribunaux la faculté de déterminer, selon les circonstances, si la marchandise en retard d'expédition, doit être laissée pour le compte du voiturier, ou si, malgré ce retard, le destinataire de la marchandise doit la recevoir, sauf à faire payer, par le voiturier, les dommages-intérêts que ce retard a occasionnés ;

« Attendu qu'en fait et à raison de la nature des marchandises expédiées et de la profession des intimés, il parait opportun de laisser à ces derniers des draps qui font l'objet de leur commerce et qui ne sont point avariés ;

« Attendu, relativement à la quotité des dommages-

---

(1) On peut, au surplus, consulter comme conforme l'arrêt de la Cour de cassation, du 3 août 1835, celui d'Aix, du 3 février 1855 ; Lehir, 1856, p. 73, et la note du même auteur, *loco citato*. Voyez aussi Bordeaux, 4 mai 1848 ; Lehir, 1849, p. 136. Même Cour, 26 avril 1849 ; Lehir, 1850, p. 248. (*Vide* p. 301.)

intérêts dus par Pieau et Ce, qu'il est d'abord incontestable que ceux-ci doivent subir la déduction du prix du transport, stipulée dans la lettre de voiture;

« Attendu que cette déduction, commandée dans tous les cas par l'article 102 du Code de commerce, n'est pas la seule indemnité que la loi autorise, lorsque le retard, dans l'arrivage, est devenu pour le destinataire une source de préjudice;

« Attendu que, selon l'article 1149 du Code Napoléon, les dommages-intérêts dus au créancier sont la perte qu'il a faite et le gain dont il a été privé;

« Attendu que les intimés, en ne recevant pas les draps qui leur étaient adressés pour l'époque où ces draps pouvaient être convenablement vendus à la foire de Toulouse, ont été privés d'un bénéfice dont il est juste de leur tenir compte;

« Attendu que ce manque à gagner a été estimé par le tribunal à la somme de 500 fr.; qu'il y a lieu de maintenir cette fixation;

« Attendu que de plus, il convient de remarquer: 1° que les intimés doivent payer à la maison David, outre une somme de 20 fr. pour dommages-intérêts, les intérêts du prix de la facture de cette maison; 2° que les draps, longtemps enfermés dans les balles, ont pu subir un déchet et perdre une faible partie de leur valeur;

« Attendu que pour ces deux causes, il semble équitable d'allouer aux intimés, à titre de dommages-intérêts, une autre somme de 300 fr., ce qui fera en tout une indemnité de 800 fr.; — Met ce dont est appel au néant, etc. »

§ 10. — DU CAS FORTUIT.

Sommaire.

284. Le cas fortuit affranchit la Compagnie du chemin de fer de toute responsabilité;

285. Le cas fortuit doit être prouvé; assurance; vice propre; expédition vicieuse par le fait de l'expéditeur; changement dans le mode de transport.

284. On sait que le cas fortuit libère le commissionnaire (1), mais le cas fortuit ne doit pas avoir été précédé d'une faute lourde; le commissionnaire doit aussi en prévenir le commettant, afin que celui-ci, sachant que le mandat qu'il a donné ne peut être accompli, prenne les mesures nécessaires pour éprouver le moins de préjudice possible.

Nous avons fait connaître *suprà*, p. 108, les divers jugements et arrêts qui ont exonéré les Compagnies de chemins de fer pour retard ou perte par suite d'inondation (2).

285. Une Compagnie de chemin de fer doit prouver

---

(1) Rebel et Juge, nos 474 et 494; *vide suprà*, p. 100.

(2) Voy., en effet, Orléans, 21 juillet 1857; *Droit*, 19 septembre 1857; Trib de comm. de la Seine; *Gaz. des Trib.*, 20 août 1857; *contrà*, trib. de comm. de la Seine, 8 avril 1857; *Droit* du 10 avril 1857; dans des circonstances, il est vrai, démontrant la faute.

Mais dans le sens de l'arrêt d'Orléans, voy. Bourges, 1er juin 1857, infirmant un jugement de Nevers; *Gaz. des Trib.*, 15 juillet 1857; Angers, 4 avril 1857, infirmant un jugement du trib. de comm. d'Angers; *Droit*, 29 avril 1857; trib. civ. de la Seine, 9 juin 1857; *Droit*, 24 juin 1857; Riom, 22 juillet 1857; *Droit*, 21 août 1857.

les cas de force majeure; pour être complétement affranchie de responsabilité, il ne suffirait pas qu'elle se bornât à faire connaître l'événement dont elle a été victime (1.)

Lorsque les Compagnies de chemins de fer se font garantir par les Compagnies d'assurances contre les pertes qu'elles peuvent éprouver, elles doivent aussi établir que l'accident qu'elles ont subi est vraiment le résultat du cas fortuit.

Un cas de force majeure a été invoqué par une Compa-

---

(1) Paris, 20 ventôse an XIII; voyez encore *le Droit* du 7 mars 1857.

On sait que les certificats obtenus tardivement et depuis l'action intentée, ne peuvent suffire pour établir la force majeure; celle-ci doit être constatée dans le lieu et au moment où elle se manifeste. C'est la Compagnie qui est tenue de la prouver légalement. (C. de comm., art. 97; Colmar, 6 janvier 1815.)

On ne doit pas considérer comme cas fortuit les obstacles rencontrés en navigation, et qui auraient pu être prévus. (Trib. de comm. de la Seine, 5 septembre 1856; Teulet et Camberlin, 5-93.)

Nous avons dit aussi, *suprà*, que les rigueurs de la saison prévue ne pouvaient pas être invoquées comme cas fortuit. Le cas fortuit, en effet, est celui qu'on n'a pu prévoir et contre lequel aucune force humaine ne peut résister, *cui resisti non potest*.

Voy. aussi p. 412, l'arrêt de Paris du 31 déc. 1856; *Droit* du 7 janvier 1857, en ce qui touche l'incendie.

Cet arrêt notamment déclare que la Compagnie qui ne prouve pas le cas de force majeure est responsable, alors même qu'elle a remis un bon de livraison au destinataire, et que celui-ci a émargé le livre de la Compagnie et a payé le prix de transport; ces faits ne constituent pas la livraison réelle.

gnie de chemins de fer dans une espèce où elle réclamait le bénéfice de l'assurance qui lui était refusé pour faute lourde.

On sait, en effet, qu'en principe l'assureur peut être déchargé de son obligation envers l'assuré, en prouvant que le sinistre a été causé par un fait imputable à celui-ci, et constituant une faute grave (1). Dans ce cas, le contrat d'assurance ayant perdu son caractère aléatoire, n'oblige plus l'assureur.

Mais le fait de la part des préposés d'un chemin de fer d'avoir placé immédiatement après le tender de la locomotive un wagon-écurie, dans lequel des chevaux auraient été asphyxiés par incendie, ne saurait par lui-même être considéré, au regard de l'assureur, comme constituant une faute dont l'assuré doit subir les conséquences.

Les chevaux doivent être rangés, quant à l'application des règlements de police, dans la catégorie des marchandises, et dès lors ils peuvent être placés après le tender.

En fait, des chevaux destinés à l'institut agricole de Versailles, ayant été confiés par M. Lefebvre Sainte-Marie au chemin de fer de Boulogne, le feu prit au wagon qui les transportait, et deux furent asphyxiés. La Compagnie du chemin de fer attaqua son assureur, la Paternelle, en paiement de 3,505 fr., résultat de l'expertise préalable. La

(1) L'incendie des marchandises renfermées dans un wagon, la nuit, dans un lieu de station, doit être considéré comme résultat de la négligence de la part des employés de l'administration, et non comme force majeure si celle-ci n'était pas prouvée. (Aix, 6 août 1823.)

Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne succomba devant les premiers juges dans sa demande contre la Compagnie la Paternelle. Le tribunal de commerce de la Seine, à la date du 26 juin 1850, déclara que la Compagnie du chemin de fer était déchue de son contrat d'assurance, parce qu'elle avait commis une faute lourde en plaçant les chevaux après le tender de la locomotive. Mais la cour d'appel de Paris, sur les conclusions conformes de Me Metzinger (2e chambre, 16 janvier 1851), infirma ce jugement en se fondant sur ce que la Compagnie d'assurances ne prouvait pas que la position du wagon derrière le tender de la locomotive avait occasionné l'incendie, et qu'au surplus les lois et règlements de police ne défendaient que l'attelage des wagons de transport des voyageurs au tender de la locomotive (1).

Si la force majeure exonère le voiturier, il en est de même du vice propre de la chose (2).

M. Petit de Coupray enseigne, page 43, que les Compagnies ne répondent pas des objets fragiles, du coulage des liquides, des avaries et déchets de route, alors surtout que les taxes appliquées sont au-dessous du tarif légal.

Cette raison ne nous paraît pas décisive s'il n'y a acceptation formelle de la *non garantie* par l'expéditeur. Aussi le même auteur reconnait que le commissionnaire de transport est toujours responsable de ses faits personnels lorsqu'ils occasionnent la perte ou l'avarie.

---

(1) *Gaz. des Trib.* 13 fév. 1851.

(2) Voyez Rebel et Juge, nos 527 et suiv.

Mais le commissionnaire de transport n'est pas responsable du dommage provenant du fait de l'expéditeur ou de ses agents. Ainsi il n'est pas cause, par exemple, des avaries survenues aux objets transportés, à des machines notamment, s'il est établi que les avaries proviennent d'un défaut de chargement opéré par les ouvriers de l'expéditeur (1).

Le commissionnaire est garant encore, envers le propriétaire des marchandises, des avaries éprouvées par le transport par eau, lorsqu'il a été stipulé, dans la lettre de voiture, qu'il s'engageait à les faire parvenir par chemin de fer (2). *Vide*, p. 113. Suivant un arrêt de Rouen du 8 décembre 1856, si le commissionnaire a substitué un bateau à vapeur à un bateau à voiles, il doit aussi la perte des effets (3).

---

(1) Bourges, 24 janv. 1844.

(2) Bordeaux, 22 juillet 1835.

(3) Rouen, 8 décembre 1856; Teulet et Camberlin, 1857, p. 383.

Le tribunal de commerce de Rouen avait d'abord décidé, dans les termes suivants :

« Attendu que, contrairement aux instructions du sieur Dulioust, M. Deloys a fait charger les 24 colis en question sur le vapeur l'*Isabelle*, qui quitta le port de Rouen le 28 juillet et se perdit sur les côtes d'Espagne le 7 août suivant;

« Attendu que le sieur Dulioust entend rendre l'armateur responsable de la perte des 24 colis évalués à 10,000 fr., et demande qu'il soit condamné à lui payer cette somme en réparation du préjudice matériel qu'il a éprouvé par la faute de son mandataire, et en outre, en 10,000 fr. de dommages-intérêts pour le préjudice que lui causent les retards qu'il est obligé de subir à cause du temps nécessaire à la reconstruction des objets perdus, pertes et retards qui n'auraient pas

L'arrêt de Rouen, ainsi que l'établissent les motifs de la décision que nous citons en note, p. 402, argumente spécialement de cette hypothèse que l'accident eût pu ne pas avoir lieu si le transport avait été opéré par le navire à voiles. Ce même arrêt modère les dommages intérêts en raison des bonnes intentions de celui qui était en faute.

---

eu lieu si le sieur Deloys se fût conformé aux ordres de son mandat;

« Attendu qu'aux termes de l'article 1989 du Code Napoléon, le mandataire ne pouvant rien faire au delà de ce qui est porté dans son mandat, le sieur Deloys, mandataire salarié, devait se conformer aux instructions de Dulioust, son mandant, et ne pas substituer un navire à vapeur à un navire à voiles, malgré la défense formelle contenue dans la lettre de Flayol, en date du 10 juillet, et celle du 12 du même mois, de Dulioust lui-même; en transgressant les ordres du mandant, le mandataire assumait, par ce seul fait, la responsabilité des conséquences de cette infraction aux instructions qu'il avait reçues à diverses reprises;

« Attendu que la jurisprudence et la doctrine, d'accord avec la loi, décident que le mandataire, qui va contre la forme de son mandat, est en faute, lors même qu'il substitue à la chose demandée une chose meilleure; vainement le mandataire prétexterait-il de bonnes intentions; on n'y a pas égard, parce qu'elles ne suffisent pas pour exonérer d'une faute;

« Attendu que le sieur Deloys a commis une faute en n'exécutant pas littéralement le mandat qui lui était confié : le navire à vapeur fût-il préférable au navire à voiles, il ne pouvait se faire juge des intentions ou des craintes de son mandant; que le résultat de son infraction à des ordres si clairement exprimés a été la perte des vingt-quatre colis, perte qui, peut-être, n'aurait pas eu lieu, s'il avait suivi les instructions réitérées de Dulioust; etc., etc. »

§ 11. — DES COMMISSIONNAIRES INTERMÉDIAIRES.

Sommaire.

286. Le commissionnaire principal est responsable du commissionnaire intermédiaire; les commissionnaires intermédiaires sont solidaires; obligations des commissionnaires intermédiaires entre eux.

286. Nous avons dit, p. 75, que l'article 99 du C. de comm. exprime avec juste raison que los commissionnaires sont responsables des intermédiaires qu'ils ont employés (1), et si le premier commissionnaire est toujours présumé avoir reçu la marchandise en bon état, il est tenu au contraire, quand il actionne les autres commissionnaires, d'établir leur faute (2). On sait aussi, voyez p. 89, que si le destinataire qui a eu soin de faire constater régulièrement l'état avarié de la marchandise qu'il reçoit a le droit d'intenter son action en responsabilité contre la Compagnie du chemin de fer d'arrivée, cette Compagnie, si elle n'est pas l'auteur de l'avarie, peut être mise hors de cause.

Le commissionnaire de transport et les commissionnaires intermédiaires sont, en dehors du cas précité, solidairement responsables à l'égard de l'expéditeur (3).

---

(1) Cass., 1er août 1820.

(2) Cass., 12 août 1856; Lehir, 1857, p. 12; voy. aussi Cass., 15 avril 1846; même auteur, 1846, 2-353; Nîmes, 19 novembre 1851; Lehir, 1854, 2-277; et 17 juin 1852; année 1852, 2-435.

(3) Cass., 13 fév. 1844.

Nous devons aussi rappeler que lorsqu'il n'a été constaté aucune avarie, aucun déficit de poids sur la marchandise donnée à transporter successivement par plusieurs commissionnaires, on ne peut exiger que chacun des commissionnaires employés fasse procéder à une expertise pour conserver son recours, quand il doit avoir lieu, contre le commissionnaire qui lui a remis la marchandise (1).

Il ne saurait donc y avoir de fin de non-recevoir contre le recours formé par une Compagnie de chemin de fer, déclarée responsable, contre la Compagnie qui lui a remis un wagon de marchandises, dans le fait de l'avoir reçu sans protestation et sans constatation de l'avarie au moment de la remise, alors que le wagon était plombé et ne devait être ouvert qu'au bureau de douanes, en d'autres termes, lorsque la vérification des marchandises a été impossible pour la Compagnie qui est poursuivie (2).

Ainsi le commissionnaire principal, bien que responsable vis-à-vis de l'expéditeur des actions des sous-commissionnaires qu'il a employés, conserve néanmoins son recours contre ceux-ci en prouvant leur faute (3).

---

(1) Colmar, 29 avril 1845.

Un arrêt de Nîmes, du 19 novembre 1851, décide aussi que lorsque les commissionnaires se font entre eux remise d'une marchandise qui doit voyager avec célérité, et alors surtout que les avaries ne pourraient être reconnues qu'en ouvrant les caisses et les balles qui la contiennent, les formalités de l'article 106 ne sont pas tout de suite appréciables.

(2) Rouen, 3 décembre 1855; Lehir, 1856, 291.

(3) Paris, 5 mars 1812.

Si donc un intermédiaire remet à une Compagnie de chemin de fer un colis qui puisse présenter des difficultés pour retards, manquants ou avaries, on agit à son égard comme envers le destinataire ou l'expéditeur. On fait des réserves ou l'on exige des *billets de garantie* (1).

Or, nous avons dit, *suprà*, que la Cour de cassation (2 février 1858), a reconnu que lorsqu'une Compagnie de chemin de fer, sur le vu d'un colis dont l'emballage lui a paru défectueux, s'est fait délivrer un bulletin de non-garantie par l'expéditeur, sans réclamation de la part de celui ci contre la prétention de la Compagnie, le tribunal n'a pu, sous aucun prétexte, faire peser sur elle la responsabilité des avaries que le colis a éprouvées par suite du transport. La convention de non-garantie entre parties capables et maîtresses de leurs droits doit recevoir son exécution, si la Compagnie de chemin de fer n'a commis aucune faute (2). Il ne faut donc pas assimiler l'espèce avec les clauses que l'expéditeur trouve énoncées sur le bulletin de chargement qu'il n'aurait pu examiner, et qui ne se réfèrent pas à un vice *actuel* de l'expédition.

Il résulte de ce que nous venons de dire que si, contre la remise de marchandises confiées à ses soins, une Compagnie a donné à l'expéditeur un récépissé sans protestation ni réserve, il existe contre elle la présomption que les

---

(1) Petit de Coupray, p. 67.

(2) Cass., 8 mai 1857; *Droit* du 3 février 1858.—Nous pensons aussi que c'est ainsi qu'on doit comprendre la portée du jugement du trib. de comm. d'Evreux du 14 janvier 1858. *Droit*, 14 avril 1858.

marchandises étaient en bon état, et cette présomption la rend non recevable dans le recours en garantie qu'elle prétendrait exercer contre l'expéditeur (1).

---

(1) Rouen, 3 déc. 1855; Lehir, 1855, p. 291.

« En ce qui touche la Compagnie du Nord, l'Etat belge et Zimmermann :

« Attendu, dit l'arrêt de Rouen précité, que lorsque le wagon n° 7,565 contenant les colis de draps dont l'avarie a donné lieu au procès a été remis, le 15 août 1853, par l'Etat belge à la Compagnie du Nord, il était plombé et ne devait ni ne pouvait être ouvert qu'au bureau des douanes à Paris, et ce, conformément aux règlements établis entre les Compagnies des deux chemins de fer et la douane des deux pays;

« Attendu qu'il est constant que ledit wagon n° 7,565 a été transporté dans l'état de clôture et de plombage où il se trouvait sur les relais de la Compagnie du Nord jusqu'à Paris, gare de La Chapelle; puis de cette gare, et toujours dans le même état, par le chemin de ceinture à la gare de Batignolles, c'est-à-dire au chemin de Paris au Havre, où il est arrivé le 18 août;

« Attendu qu'une expertise faite au Havre, le 24 août, a constaté que la cause des avaries devait remonter au moins à huit jours, et que cette cause paraissait être la négligence avec laquelle les colis auraient été roulés sur un terrain mouillé;

« Attendu qu'il suit de ces faits que la Compagnie du Nord est à l'abri de tout reproche et complétement étrangère aux avaries qui font l'objet du procès;

« Attendu qu'il est constant en fait que les huit balles de draperies dont s'agit au procès ont été livrées par Zimmermann au chemin de fer à Herbersthal en état sain, que le récépissé représenté par Zimmermann, et qui lui a été donné sans protestation ni réserve, en serait au besoin la preuve; que l'Etat belge est donc mal fondé dans sa demande en garantie contre ledit Zimmermann;

S'il y a lieu à recours et si le commissionnaire fait une transaction avec le destinataire, on sait qu'il faut en aviser l'expéditeur qui devrait subir la transaction (1).

La doctrine déjà exposée démontre que le commissionnaire principal ne peut prouver, pour être déchargé à l'égard de l'expéditeur, que les avaries faites aux marchandises à lui remises pour en faire le transport, proviennent de la faute des sous-commissionnaires qu'il s'est substitués (2).

L'expéditeur ne peut point, en effet, perdre ainsi la garantie dans laquelle il a eu foi quand il a contracté avec le premier commissionnaire. S'il est dans les usages du commerce que les commissionnaires peuvent se substituer les uns aux autres, il n'est pas moins certain que le premier commissionnaire reste toujours garant des fautes de ceux auxquels il a confié le soin d'accomplir le mandat qui lui a été donné.

« Confirme, en ce qui touche le recours de la Compagnie du Havre contre celle du Nord, et, sur le surplus, corrigeant et réformant, dit à bon droit la mise en cause de l'Etat belge, et le condamne à porter recours et garantie, à la Compagnie du Nord, des condamnations principale et accessoire prononcée contre celle-ci par la sentence des premiers juges ; déclare l'Etat belge purement et simplement mal fondé dans son recours contre Zimmermann; met ce dernier hors de cause ; ordonne la restitution de l'amende consignée par la Compagnie du Nord et condamne l'Etat belge aux dépens de première instance et d'appel envers toutes les parties. » (Lehir, 1856, 198.)

(1) Petit de Coupray, p. 64, 65, 77 et 79.

(2) Cass., 18 avril 1831 ; voyez aussi Bordeaux, 22 juill. 1835.

Nous avons fait connaître *suprà*, p. 75 et suivantes, les obligations des commissionnaires intermédiaires entre eux.

Les commissionnaires sont, les uns à l'égard des autres, de véritables mandataires; en conséquence, ils doivent réciproquement soigner leurs intérêts, mais sans préjudice de leurs droits personnels.

Ainsi lorsqu'un commissionnaire auquel des marchandises ont été adressées pour les faire parvenir à un tiers, au lieu de les adresser avec la facture de l'expédition, les comprend dans une facture faite en son nom avec d'autres marchandises qu'il envoie pour son propre compte, et se rend créancier de la somme résultant de ses marchandises propres et de celles qui lui ont été adressées, sans faire de distinction, il ne doit cependant pas être considéré comme s'étant approprié ces marchandises, et il n'est pas obligé d'en tenir compte à l'expéditeur, surtout s'il n'a reçu le paiement qu'en sa qualité de créancier d'autres sommes pour précédentes expéditions (1).

(1) Paris, 21 mars 1829; D. P. 32-1-169.

§ 12. — DE L'EXCEPTION TIRÉE DE L'ARTICLE 105 DU CODE DE COMMERCE.

Sommaire.

287. L'article 105 du Code de commerce ne peut être invoqué que s'il y a réception de la marchandise et paiement du prix du transport.

Ces deux conditions doivent être réunies. Ainsi, une Compagnie de chemin de fer qui est dans l'habitude d'exiger la signature d'émargement avant livraison ou vérification, ne peut exciper de l'article 105 (1).

Nous citerons plus loin, p. 412, un arrêt de Paris qui résume les motifs de la doctrine en pareille matière.

---

(1) Metz, 29 août 1855; Lehir 1857, p. 40. (*Vide infrà*, p. 412.)

« Attendu, suivant l'un des considérants de cet arrêt, qu'il est prouvé par de nombreux documents, produits au procès, que la Compagnie des chemins de fer de l'Est est dans l'usage d'exiger la signature d'émargement destinée à constater la remise des colis et le remboursement de la lettre de voiture, avant toute livraison ou vérification possible des marchandises qu'elle a transportées;

« Attendu que c'est un émargement de cette nature qui a été obtenu d'Hannotin, ou de son représentant; que cet émargement ne forme pas un véritable contrat entre les parties, et n'est qu'une signature préparatoire à la recherche des colis à la gare du chemin de fer; ce qui le prouve, c'est qu'on n'a remis, en échange de cet émargement, au représentant d'Hannotin, qu'un bon de livraison,

L'article 105 n'est pas non plus applicable si le prix a été payé antérieurement au transport (1). Il a été jugé aussi qu'il ne pouvait être opposé que pour transport de marchandises, *vide infrà, in notis* (2).

Le tribunal de commerce de la Seine, 22 novembre 1855 (Guerrand, 2, 160), a pensé que l'article 105 était opposable même entre commissionnaires. Mais *vide* p. 405, note 1 (3). Nous avons encore exposé, voyez p. 405, que l'article 106 du Code de commerce n'était pas applicable, *hic et nunc*, entre commissionnaires, alors surtout que les avaries n'étaient point apparentes. Or, il y a connexité avec l'article 105.

Si la réception des marchandises éteint, comme nous

---

lequel ne peut équivaloir à une livraison réelle qu'aurait pu contrôler la personne qui recevait les marchandises transportées ;

« Attendu que si l'émargement donné par Hannotin ne remplit pas les conditions de l'article 105, Code de commerce, il n'existe plus, au profit de la Compagnie du chemin de fer, aucune preuve que cette Compagnie ait rempli ses engagements et livré les marchandises qu'elle avait reçues ;

« Attendu qu'il est prouvé, au contraire, par la comparaison des bordereaux de livraison produits par Hannotin-Gency et des numéros de ses bordereaux, que les colis litigieux, provenant de Thillois-Hanus n'ont jamais été remis à Hannotin par la gare du chemin de fer de La Villette ; etc. » (Lehir, 1857, p. 40.)

(1) Paris, 6 et 27 août 1847.

(2) Trib. civil de la Seine, 2 décembre 1847 ; *Droit*, 3 décembre 1847. Mais cette doctrine nous paraît erronée, l'article 105 ne faisant aucune distinction.

(3) Voy. Cass., 22 juillet 1851 ; Lehir 1851, p. 523.

l'avons vu, p. 217, toute action contre le commissionnaire, un négociant qui, pour éviter toute détérioration aux marchandises qu'il reçoit, souffre qu'elles soient déchargées chez lui, ne doit pas, pour ce fait, être considéré comme les ayant reconnues en bon état (1).

En matière de transport de marchandises par les Compagnies du chemin de fer, la remise du bon de livraison au destinataire, l'émargement et le paiement du prix de transport n'équivalent pas à une livraison réelle exonérant la Compagnie de sa responsabilité, ainsi que nous l'avons dit, p. 410. Dès lors, si les marchandises, malgré la remise de ce bon de livraison au destinataire, et le paiement du prix de transport, sont restées dans les magasins de la Compagnie et y ont été incendiées, la Compagnie doit être déclarée responsable de la perte de ces marchandises, à moins qu'elle ne prouve que cette perte est le résultat d'un événement de force majeure.

Voici, sur cette question, un arrêt de Paris du 3 décembre 1856, qui reproduit la doctrine de celui de Metz précité, p. 410 :

« En ce qui touche l'appel de Favier, Gervais et Voinier contre Blaise et Pernet :

« Considérant qu'aucune responsabilité ne pourrait peser sur Favier, Gervais et Voinier, relativement aux quarante-une balles de coton incendiées sur wagon, et avant toute livraison ;

« Considérant que, quant aux cent douze autres, Favier,

(1) Cass., 2 août 1842, 22 juillet 1850.

Gervais et Voinier ont régulièrement accompli, selon les circonstances, le mandat reçu par eux de Blaise et Pernet;

« Que leur mission était seulement de prendre livraison à la gare de Nancy des marchandises expédiées à Blaise et Pernet, et de les expédier par les voitures de ces derniers qui étaient chargées à la gare;

« Considérant qu'on ne saurait leur imputer à faute entraînant responsabilité, le fait de n'avoir pas retiré les marchandises pendant le délai écoulé depuis le 14 février, date de la réception du bon de livraison, et le 17 février, date de l'incendie;

« Que, d'une part, les nombreux arrivages simultanés s'opposent souvent à un enlèvement immédiat de marchandises; que le cas même est prévu, puisque la Compagnie des chemins de l'Est est autorisée à percevoir un droit de magasinage pour retard dans l'enlèvement après vingt-quatre heures écoulées depuis la délivrance du bon de livraison;

« Que, pour des expéditions antérieures, le fait s'est produit sans donner lieu à aucune réclamation du destinataire;

« Que si Favier, Gervais et Voinier ont écrit avoir reçu les marchandises, ils ont fait seulement allusion à la délivrance du bon de livraison qui ne constitue qu'une livraison fictive;

« Que, d'autre part, il est articulé et non contesté que les voitures de Blaise et Pernet, sur lesquelles devaient être chargées les marchandises, étaient en retard;

« Considérant, au surplus, qu'aucun délai fatal pour

prendre livraison réelle des marchandises n'avait été imposé par Blaise et Pernet, et qu'il n'est justifié d'aucune mise en demeure;

« D'où il suit que Favier, Gervais et Voinier ne peuvent être rendus responsables de la perte des cent douze balles de coton dont s'agit;

« En ce qui touche les demandes en garantie formées par Favier, Gervais et Voinier contre la Compagnie des chemins de fer de l'Est;

« Considérant que les demandes sont désormais sans objet;

« Mais considérant qu'elles ont été la conséquence nécessaire de l'action dirigée par Blaise et Pernet contre Favier, Gervais et Voinier;

« En ce qui touche l'appel de Blaise et Pernet contre la Compagnie des chemins de fer de l'Est;

« Considérant que, comme tout entrepreneur de transport, la Compagnie des chemins de fer de l'Est est responsable des objets transportés jusqu'à la livraison effective *lorsqu'il n'y a pas eu mise en demeure faite au destinataire de les retirer;*

« Considérant que cette livraison effective n'a pas eu lieu;

« Qu'en effet la délivrance du bon de livraison au destinataire, l'émargement et le paiement du prix de transport ne peuvent équivaloir à une livraison réelle, exonérant la Compagnie de sa responsabilité;

« Qu'il résulte du contexte du bon de livraison que les marchandises restent en la possession de la Compagnie,

dont les agents ne doivent les délivrer au destinataire que sur la présentation même de ce bon ; qu'ainsi, loin de constater une livraison effective, la délivrance du bon n'est qu'un moyen d'arriver à cette livraison ;

« Considérant que la remise du bon de livraison au destinataire ne constitue pas une mise en demeure régulière ;

« Considérant que des règlements ou tarifs approuvés par l'autorité administrative autorisant la Compagnie des chemins de fer à percevoir 20 centimes par 1,000 kilogrammes, comme frais et droit de magasinage, sur les marchandises laissées en gare vingt-quatre heures après la délivrance du bon de livraison, il en résulte seulement qu'à l'expiration de ce délai, une situation nouvelle s'établit entre le destinataire et le chemin de fer ;

« Que, de ce moment, elle devient dépositaire, et dépositaire salariée des objets qu'elle emmagasine, et à ce titre, est responsable de leur perte, à moins qu'elle ne prouve que cette perte est le résultat d'un événement de force majeure ;

« Considérant que la mention apposée par la Compagnie des chemins de fer sur le bon de livraison, qu'elle décline toute responsabilité, ne peut avoir pour effet de la soustraire à une responsabilité qui résulte de la nature même des choses ;

« Que, d'une part, cette mention émane de la Compagnie seule, qu'elle ne figure ni dans les règlements, ni dans les tarifs soumis à l'autorité administrative, dont la sanction serait nécessaire pour lui donner force d'application ;

« Que, d'autre part, cette mention rejetée en marge du bon de livraison, en dehors du corps de l'acte, n'est pas

signée par le destinataire aux regards duquel elle peut facilement échapper ; qu'elle n'a donc d'autre portée que celle d'une prétention élevée par le chemin de fer, mais ne peut avoir la force d'un engagement obligatoire pour le destinataire qui ne l'a pas acceptée ;

« Considérant qu'il est constant que les cent douze balles de coton expédiées à Blaise et Pernet ont péri dans l'incendie qui a éclaté dans la gare de Nancy, les 17 et 18 février 1856, alors qu'elles étaient dans cette gare soumises à la perception de 20 centimes par 1,000 kilogrammes pour frais et droit de magasinage ;

« Que la Compagnie des chemins de fer de l'Est ne prouve pas que cet incendie ait eu pour cause un cas de force majeure ;

« Qu'il résulte, au contraire, des documents de la cause, qu'il a été occasionné par le fait d'un de ses agents, dont elle est responsable ;

« Qu'elle doit donc indemniser Blaise et Pernet de la perte par eux éprouvée ;

« Décharge Blaise et Pernet des condamnations contre eux prononcées ;

« Déclare Blaise et Pernet bien fondés dans leur demande contre les directeurs et administrateurs des chemins de fer de l'Est ;

« Condamne ces derniers à indemniser Blaise et Pernet de la perte de cent cinquante-trois balles de coton, etc., etc., (1). »

---

(1) Cour imp. de Paris, 31 déc. 1856 ; voy. *Droit*, 7 janv. 1857

Cet arrêt infirme un jugement du tribunal de commerce de la Seine, on ne comprend pas pour quelle raison, car le tribunal de commerce avait aussi constaté la nécessité de la mise en demeure. Mais il constatait qu'elle avait été faite au commissionnaire intermédiaire en rapport avec le chemin de fer, tandis que la Cour veut qu'elle soit faite au destinataire que la Compagnie de chemin de fer, dans l'espèce, *ne connaissait pas.*

Or, il nous semble que lorsqu'une mise en demeure est utile pour libérer le commissionnaire de toute responsabilité, celui-ci doit nécessairement avoir le droit de la faire à celui qu'il tient avec raison pour son principal obligé, comme ayant contracté avec lui. Le commissionnaire ne peut s'adresser au destinataire qu'il ne connaît pas.

Si les Compagnies de chemins de fer ont, comme toutes les entreprises de transport, le droit d'opposer à l'action en avaries intentée contre elles, la réception des marchandises et le paiement du prix de la voiture, elles ne peuvent cependant user de cette fin de non-recevoir que si elles ont fourni aux destinataires des objets transportés, toutes les facilités nécessaires pour la vérification tant extérieure qu'intérieure des colis avant la réception.

Ainsi, on sait que le destinataire qui a reçu ses marchandises à la gare, et a payé le prix sans réclamation, peut encore demander des dommages-intérêts pour les avaries qu'il découvre aussitôt après, s'il est constaté que la vérification des marchandises avant leur enlèvement à la gare a été rendue impossible par le fait de la Compagnie ou de ses agents, et si l'avarie dont le remboursement est

réclamé existait en gare avant la réception et le paiement du prix de la voiture (1).

288. De même le commissionnaire qui, en livrant la marchandise au destinataire, dissimulerait les avaries qu'elle aurait pu subir, et présenterait cette marchandise dans un état extérieur qui ne pourrait faire soupçonner l'accident arrivé, commettrait une fraude (2).

Suffit-il, pour faire cesser la fin de non recevoir résultant de l'article 105 du Code de commerce, portant qu'après la réception de l'objet transporté, le paiement du prix de la voiture éteint toute action contre le voiturier, qu'il soit déclaré, en termes généraux, qu'il y a eu fraude ou dol, sans ajouter que cette fraude ou ce dol sont imputables au voiturier des mains duquel l'objet a été reçu?

Résolu affirmativement, par jugement du tribunal de commerce de Saint-Marcelin du 9 juin 1857.

---

(1) Cass., 5 fév. 1856; Lehir, 1856, p. 310.

(2) Cass., 5 avril 1824; voy. encore Bordeaux, 10 avril 1834.

Mais, en l'absence de toute fraude, il a été jugé que la réception, faite sans surprise, des objets transportés, et le paiement de la lettre de voiture, éteignent toute action contre le voiturier dans le cas même où le préjudice allégué résulterait d'une cause non apparente (Code de comm., art. 105). Ainsi, le voiturier cesse d'être responsable de la soustraction d'une partie des objets transportés lorsque le paiement de la lettré de voiture a eu lieu après l'ouverture de la caisse et le déballage des marchandises, bien que le destinataire allègue qu'il ne s'est aperçu que plus tard du défoncement de ses caisses, s'il n'impute d'ailleurs au voiturier ou à ses agents aucun fait personnel d'infidélité (Cour de cassation, 18 avril (1848).

Pourvoi de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, pour violation de l'article 105 du Code de commerce et pour fausse application de l'article 108 du même Code. Le pourvoi fut admis (1).

On a voulu quelquefois invoquer l'article 105 en matière d'achats et de ventes, prétendre en conséquence que la réception de la marchandise et le paiement du prix éteignaient toute action ; mais on ne peut opposer à l'acheteur la réception par lui faite des marchandises comme le rendant non recevable à réclamer plus tard leur vérification, lorsque l'usage de la place veut que la réception des marchandises vendues sur échantillons, même sans réserve ni protestation, ne prive pas l'acheteur du droit de faire vérifier si les marchandises sont conformes aux échantillons sur lesquels elles ont été achetées (2).

---

(1) Cass., 22 décembre 1857; *Gaz. des Trib.*, 24 déc. 1857. *Vide suprà*, p. 239, pour la raison de cette doctrine, la citation empruntée à M. Dalloz.

(2) Cass., 22 novembre 1832 ; voyez aussi Lyon, 20 décembre 1826. *Vide suprà*, p. 217, 225 et suiv.

§ 13. DES FORMALITÉS PRESCRITES PAR L'ARTICLE 106.

Sommaire.

289. L'article 106 du Code de commerce a donné lieu à différentes interprétations (1), mais nous pensons que le destinataire peut exercer son recours contre la Compagnie du chemin de fer, pour avaries, bien qu'il n'ait pas, tout d'abord, fait procéder à une expertise suivant le vœu de l'article 106 du Code de commerce (2).

290. Si, en effet, un procès-verbal de l'avarie doit être dressé pour justifier la demande formée par le destinataire, aucun délai n'est prescrit à cet égard (3).

Cependant il est nécessaire que le délai entre la réception et la réclamation ne soit pas tel que la vérification légale soit devenue impossible (4).

(1) « En cas de refus ou contestation pour la réception des objets transportés, leur état est vérifié et constaté par des experts nommés par le président du tribunal de commerce, ou, à son défaut, par le juge de paix, et par ordonnance, au pied d'une requête. — Le dépôt ou séquestre, et ensuite le transport dans un dépôt public, peut en être ordonné. — La vente peut en être ordonnée en faveur du voiturier, jusqu'à concurrence du prix de la voiture. » (C. com., art. 106.)

(2) Lyon, 21 août 1838.

(3) Cass., 18 avril 1831.

(4) Cass., 15 avril 1846 ; sur le mode d'expertise, voy. Petit de Coupray, p. 71.

En admettant que les réserves, faites par le destinataire sur la lettre de voiture, conservent un recours contre le voiturier, néanmoins, si l'avarie, ou le déficit éprouvé par la marchandise transportée, n'est pas constaté, conformément aux prescriptions de l'article 106 du Code de commerce, les réserves ne peuvent suffire à elles seules pour établir le déficit ou l'avarie (1).

En effet, le déficit ou l'avarie doit toujours être prouvé. Comme on le voit, c'est ici une espèce particulière, mais pour l'application en elle-même de l'article 106.

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 30 juillet 1856, Teulet et Camberlin, 1857, p. 81; voy. même auteur, t II, p. 25 ; mais *vide suprà*, p. 76 et 215. Mais il ne s'agit pas précisément de l'espèce ci-dessus posée.

Or, pour ce cas, c'est la doctrine exprimée, *loco citato*, vers laquelle nous inclinons. En effet, l'article 106 du Code de commerce n'est point impératif comme l'article 105. Si donc le voiturier peut invoquer l'article 105 comme le déchargeant de toute responsabilité, l'article 106, dont les formalités n'ont pas été d'abord observées, ne peut conduire au même résultat. Il suffit, en effet, que l'avarie puisse être établie pour qu"il y ait lieu à recours. L'article 105, au contraire, lorsqu'il peut être utilement invoqué, suppose une renonciation de la part du destinataire.

§ 14. DE LA PRESCRIPTION.

Sommaire.

291. Le commissionnaire principal et les sous-commissionnaires, pour repousser l'action dirigée contre eux par l'expéditeur ou le destinataire, ou pour écarter la demande en garantie qui serait formée par le commissionnaire principal, peuvent invoquer la prescription établie par l'article 108 du Code de commerce (1).

Mais parce que les commissionnaires seraient solidairement responsables de l'exécution du transport envers l'expéditeur, et lorsqu'un commissionnaire intermédiaire a actionné en paiement d'une lettre de voiture dont l'acquittement a été refusé par le destinataire pour cause d'avarie, il ne s'ensuit pas que le commissionnaire intermédiaire soit irrecevable à invoquer contre le commissionnaire primitif la prescription de six mois édictée par l'article 108 du Code de commerce (2). L'article 108 est donc applicable entre commissionnaires intermédiaires.

---

(1) Cass., 6 décembre 1830.

(2) Préjugé en ce sens par l'admission du pourvoi de la Compa-

On ne comprendrait pas, en effet, pour quelle raison la prescription, dans l'espèce, ne pourrait pas être invoquée, puisqu'il s'agit d'une action à l'occasion du transport, et qui est dès-lors soumise, pour la prescription, à l'art. 108.

292. La prescription doit, sous peine de déchéance, être invoquée par l'expéditeur dans les six mois, suivant le premier paragraphe de l'article 108, contre la Compagnie, ou contre le commissionnaire intermédiaire que s'est substitué le premier commissionnaire (1).

La prescription est acquise après le délai d'un an, suivant la deuxième partie de l'article 108, c'est-à-dire si le transport a lieu pour l'extérieur.

293. La prescription, au surplus, n'est possible que lorsque les conditions exigées par l'article 108 ont été remplies, c'est-à-dire, notamment, sans préjudice du cas de fraude et d'infidélité (2).

Toutefois, le défaut de précautions dans l'emballage des colis ne saurait être considéré comme fraude ou infidélité, et; par suite, la prescription pourrait être invoquée (3), puisque la faute imputée au commissionnaire est un défaut de soins qui ne suffit pas pour la faire repousser.

Mais la prescription ne sera point admise si les marchan-

---

gnie du chemin de fer d'Orléans contre un jugement du tribunal de commerce de Clermont-Ferrand, du 29 juin 1856. (Cass., req., 18 août 1857; *Gaz. des Trib.*, 21 août 1857.

(1) Cass., 18 juin 1827.

(2) Rennes, 25 juillet 1820. *Vide suprà*, p. 225 et suiv.

(3) Bruxelles, 21 août 1814.

dises ont été dérobées par des employés de l'administration préposés au déchargement des voitures, et lorsque ceux-ci ont été condamnés pour ce vol (1).

L'article 108, en effet, prévoit implicitement ce cas, et si l'on décidait autrement on annihilerait la portée de l'article 1384 du Code Napoléon.

294. Par marchandises dont la perte ou l'avarie ne saurait, après six mois, donner aucun recours contre le commissionnaire chargé d'en effectuer le transport, l'article 108 a entendu tout objet ou effet à transporter, quelle que soit sa nature, et non pas seulement des objets ayant un caractère commercial entre le commissionnaire et l'expéditeur ou le destinataire, ou ceux remis par un expéditeur commerçant, pour l'utilité de son commerce.

Ainsi la prescription s'appliquera même à du numéraire, lorsqu'il est remis au commissionnaire dans un sac fermé et cacheté, avec une simple déclaration du contenu, et sans aucune vérification de sa part (2).

La loi, en effet, ne distingue pas dans l'article 108, et c'est pourquoi nous formulions, p. 321, le même raisonnement pour l'application de l'article 105.

295. La constatation préalable de l'avarie n'est pas nécessaire pour faire courir le délai de la prescription. Sur ce point, en effet, l'article 108 n'est pas même implicitement énonciatif. (*Vide suprà*, p. 225.) (3).

(1) Cass., 29 mai 1826.

(2) Rennes, 25 mars 1852.

(3) Cass., 8 mars 1819.

Nous avons, *suprà*, page 225 et suivantes, fait connaître quelques espèces desquelles on pouvait induire la renonciation expresse ou tacite à la prescription, ou bien nous avons signalé les circonstances de fait et de droit qui l'interrompaient nécessairement.

Ainsi le commissionnaire qui, ayant reçu d'un précédent commissionnaire des marchandises, a eu, plus tard, avis par lettre de ce précédent commissionnaire que des poursuites étaient exercées à raison de la perte d'une partie de ces marchandises, ne peut opposer la prescription de six mois contre la réclamation à lui faite après ce délai, un pareil avis, reçu sans observation, équivalant à une mise en demeure, et ce commissionnaire ne pouvant trouver dans son silence, calculé de manière à laisser passer les délais, un moyen d'échapper à la responsabilité d'un fait qui lui est propre (1).

Dans les affaires commerciales, l'omission de répondre à une lettre engage, en effet, presque toujours le récipiendaire.

C'est là un usage commercial qui a sa raison d'être pour l'expédition des affaires et pour la loyauté des rapports entre négociants.

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 25 février 1852; Lehir, 1853, p. 230.

§ 15. DE LA JURIDICTION RATIONE PERSONÆ, RATIONE MATERIÆ.

Sommaire.

296. Les Compagnies peuvent-elles être assignées en la personne de leurs agents devant le tribunal du lieu où existent les bureaux de leurs préposés, ou bien doivent-elles être assignées directement au siége social? Cette question, qui se présente sous un double aspect, est gravement contestée: nous exposerons d'abord la jurisprudence (1) sous ce double rapport, nous ferons ensuite connaître notre opinion.

Il a été jugé, en faveur du système défendu par les administrations des chemins de fer, qu'une Compagnie de chemin de fer doit être assignée au siége social (2).

Dans d'autres circonstances, on s'est borné à décider

---

(1) Nous avons dit plus haut que si même d'après les règles établies par l'art. 420 du Code de procédure, les contestations, après avaries, doivent être soumises au tribunal compétent, ce ne peut être devant le tribunal du lieu où se trouvent les marchandises avariées. L'article 106 n'est pas attributif de juridiction. (Caen, 28 janvier 1829.)

(2) Cass., 4 mars 1845; *Droit*, 21 mars 1845; *sic* Rouen, 19 juin 1846; *Gaz. des Trib.*, 21 octobre 1846.

que l'assignation donnée à un chef de gare était nulle ; mais, parce que la Compagnie ne pouvait être assignée que devant le siége social, c'était donc deux moyens de nullité.

Ainsi les Compagnies de chemins de fer devant être assignées au siége social déterminé par leurs statuts, l'assignation n'est pas valablement donnée à l'une des stations de la ligne, alors même qu'elle est donnée à la personne du chef de gare (1). La Cour de Bordeaux, par arrêt du 22 juillet 1857, décide, en effet, qu'une société anonyme formée pour l'exploitation d'un chemin de fer doit être assignée, non en la personne de ses chefs de gare, s'il n'ont pas reçu d'elle mandat spécial de la représenter en justice, mais bien au lieu de son siége social, tel qu'il est fixé par les statuts, si c'est là que se trouve aussi le principal établissement commercial et industriel. Il n'est pas sans utilité de rapporter le texte de cet arrêt qui semble reconnaître aussi qu'on ne doit assigner que devant le siége social de la Compagnie d'un chemin de fer.

« Attendu qu'il ne s'agit point de savoir si la Compagnie du chemin de fer d'Orléans a pu être assignée devant le tribunal de commerce de Bordeaux, mais si elle a été valablement assignée en la personne de Quévillon, chef de gare à La Bastide ;

Attendu que Quévillon n'est qu'un agent spécial de la Compagnie, qui n'a point mandat de représenter et d'agir

(1) Cass., req., 28 novembre 1849 ; *Droit*, 26 et 27 novembre 1849 ; voy. encore, cass., 15 janvier 1849.

en son nom devant les tribunaux ; qu'elle n'a à cet égard, aux termes de l'art. 32 de ses statuts, d'autre mandataire que son directeur à Paris;

Attendu que le mandat ne peut être étendu; que le mandat de contracter avec les tiers au nom de la Compagnie, pour le transport des voyageurs et des marchandises, ne renferme nullement celui de la représenter en justice; que si ce pouvoir appartenait au chef de la gare de La Bastide, il appartiendrait tout aussi bien à tous les chefs de gare de la ligne ; car le mandat est le même, et le nombre et l'importance des affaires ne font rien à son étendue;

Attendu, d'un autre côté, qu'aux termes de l'article 69, n° 6, Code de procédure, les sociétés de commerce, et par conséquent les Compagnies de chemins de fer doivent être assignées en leur maison sociale ;

Que, d'après l'article 1er des statuts de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, le siége de la société est à Paris; que les statuts ne servent pas seulement à déterminer les rapports des associés entre eux et avec les gérants ou administrateurs de la societé; qu'ils révèlent aussi au public, au moyen des formalités prescrites à cet effet par la loi, le mode d'existence de la société, le lieu où son siége sera établi et où elle sera censée présente pour répondre aux demandes judiciaires qui lui seraient adressées ;

Attendu que non-seulement la Compagnie a manifesté par ses statuts l'intention d'avoir son domicile à Paris, mais que le fait est pleinement d'accord avec l'intention, puisque c'est à Paris, qui est la tête du chemin de fer et de ses divers embranchements, que se trouve le principal

siége de la vie commerciale de la Compagnie et de son activité industrielle;

Attendu que les statuts de la Compagnie ne l'obligent point à avoir à Bordeaux un mandataire chargé de la représenter en justice; que si, dans l'origine, elle y avait placé un directeur investi de tous ses pouvoirs, elle est revenue depuis longtemps, et bien avant l'assignation, sur cette mesure qui était purement facultative;

Attendu que les inconvénients signalés par les premiers juges n'ont pas toute la gravité qu'ils supposent, et trouvent un correctif dans les dispositions de l'art. 420 (1) du Code de procédure civile; qu'il n'appartiendrait d'ailleurs qu'au législateur d'y pourvoir;

Par ces motifs:

La Cour, faisant droit de l'appel interjeté par la Compagnie du chemin de fer d'Orléans du jugement rendu par le tribunal de commerce de Bordeaux, le 1er mai dernier, infirme ce jugement; annule l'assignation donnée, le 8 décembre 1856, à la requête de l'intimé, à la Compagnie, en la personne du chef de la gare de La Bastide, ensemble tout ce qui a suivi (2). » Enfin la Cour de cassation (Ch.

---

(1) Ce considérant est à remarquer. (*Vide suprà*, p. 256.)

(2) Voy. cass. civ., 26 mai 1857; rejet du pourvoi contre un jugement du tribunal de commerce d'Issoudun, du 28 décembre 1855. A la même audience, la Cour a cassé un jugement du tribunal de commerce de Bergerac, du 7 juillet 1856. Voyez aussi le *Droit* du 28 octobre 1857. Même décision, cass., req., 8 juillet 1857; admission du pourvoi contre un jugement du tribunal de commerce

civile, 14 décembre 1857) a jugé qu'une Compagnie de chemin de fer ne peut être légalement assignée par un tiers devant un tribunal autre que celui du siége social, sous le prétexte que la Compagnie serait responsable d'une convention faite par un de ses agents avec le demandeur, dans le ressort du tribunal devant lequel l'assignation est donnée, alors que cette Compagnie dénie formellement avoir autorisé son agent à contracter pour elle aucun engagement (1). Mais, cependant il a été jugé qu'une Compagnie de chemin de fer peut avoir plusieurs domiciles où l'assignation donnée par les tiers sera valable.

Spécialement, la Compagnie des chemins de fer du Midi a pu être valablement assignée à Bordeaux, bien que d'après ses statuts, son domicile et son siége social soient établis à Paris, alors qu'il est constaté, en fait, que d'après ses statuts elle pourrait avoir à Bordeaux un comité délégué ; que c'est à Bordeaux que se trouve son principal établissement, qu'elle y est représentée par le comité choisi par ses administrateurs, et que c'est dans cette ville que se traitent toutes les affaires concernant soit l'expropriation des terrains, soit la construction et l'exploitation des voies (2).

---

de Mulhouse, 31 mars 1857. Même cour et même décision, 7 juillet 1857. Dans l'espèce, il s'agissait d'un commandement tendant à saisie-exécution ; la Cour a admis le pourvoi contre deux jugements du tribunal civil de Dijon. Voyez le *Droit* du 9 juillet 1857 ; voy. Lehir, 1857, p. 369

(1) Cass., ch. civ., 14 déc. 1857 ; voy. *Droit*, 21 février 1858.

(2) Cass., 4 mars 1857 ; voy. le *Droit* du 6 mars 1857 ; rejet du

La jurisprudence offre encore, dans d'autres matières, une analogie que nous signalons. Il a été jugé que :

Une société anonyme qui a son siége à Paris, mais dont le directeur est domicilié au lieu de l'exploitation, a pu valablement être assignée en la personne et au domicile de ce directeur, alors qu'il est constaté qu'il a déjà représenté la société dans de nombreuses instances, soit en demandant, soit en défendant, et que le conseil d'administration a approuvé sa gestion (1).

---

pourvoi formé par la Compagnie des chemins de fer du Midi contre un arrêt de la Cour impériale de Bordeaux, du 22 mai 1856.

L'assignation donnée devant le tribunal de l'une des directions de chemins de fer est valable. (Trib. de comm. de Rouen, 20 octobre 1845; *Gaz. des Trib.*, 25 octobre 1845.)

(1) Cass., req., 2 décembre 1857; voy. le *Droit* du 3 décembre 1857; rejet du pourvoi de la Compagnie des mines de la Grand'Combe, contre un arrêt de la Cour de Nîmes, du 5 mai 1857.

Des décisions indiquées ci-dessus nous rapprocherons celles qui suivent.

Une Compagnie de chemin de fer peut être assignée en restitution d'un colis qui lui a été confié, devant le tribunal du bureau où le colis a été remis, sans qu'il soit nécessaire de l'appeler devant le tribunal du lieu où elle a son siége principal, ni même d'observer les délais de la distance entre ce dernier lieu et celui où l'assignation est donnée. Voyez cass., 21 février 1849; *Gaz. des Trib.*, 22 février 1849.

C'est le principal établissement d'une société anonyme (Compagnie de chemin de fer), et non la désignation faite par ses statuts, qui fixe à l'égard des tiers, le domicile ou siége de la société et le tribunal devant lequel elle doit être assignée.

Notamment le directeur révoqué d'une Compagnie de chemin de

En se rapprochant de cette jurisprudence, on a jugé encore que l'on doit assigner les administrateurs d'un chemin de fer conjointement avec le chef de gare (1).

---

fer peut l'assigner en dommages-intérêts devant le tribunal du lieu où est son principal établissement, sans être tenu de l'appeler devant le tribunal du siége social désigné par les statuts. (Cass., 21 février 1849[1]; Lehir, 1850, p. 8.)

L'obligation de transporter une personne et ses bagages sur un chemin de fer, étant une obligation de faire ou de payer, exécutable au lieu de l'arrivée, et le paiement du transport devant être fait dans ce même lieu, le voyageur peut assigner devant le tribunal du lieu d'arrivée la Compagnie du chemin de fer, en restitution d'objets perdus ou en dommages-intérêts. (Angers, 29 juillet 1853; Lehir, 1853, p. 404.) *Vide infrà*, même page, la citation de l'arrêt.

(1) Cass., req., 9 mai 1853; *Gaz, des Trib.*, 9 et 10 mai 1853; trib. de comm. de Bourges, 24 novembre 1853; *Gaz. des Trib.*, 1er décembre 1853.

Voici les motifs sur lesquels s'est appuyé le jugement du tribunal de Saumur du 13 juin 1852 que nous rapportons, et dont la Cour d'Angers a adopté les motifs, le 29 juillet 1853.

« Attendu que le paragraphe 5 de l'article 59 du Code de procédure civile n'est pas applicable dans l'espèce;

« Que si, en matière de société, tant qu'elle existe, le défendeur

[1] Ainsi, d'après cet arrêt, c'est le principal établissement que l'on doit considérer pour fixer à l'égard des tiers le domicile d'une société anonyme, comme le domicile des particuliers. (C. civ., art. 102) La question soumise, dans l'espèce, à la Cour de cassation est toute différente, qu'on le remarque bien, de celle de savoir si ceux qui ont traité avec la société par l'intermédiaire de ses agents peuvent l'assigner au tribunal du domicile de l'agent avec lequel ils ont traité; mais elle n'en a pas moins d'importance puisqu'elle fixe le véritable domicile principal. (Note de M. Lehir, 1850, p. 8.)

Ainsi, double difficulté, l'assignation est-elle nulle si elle n'est pas donnée au directeur du chemin de fer et devant le siége social? Nous avons rapporté, *suprà*, les enseigne-

---

doit être assigné devant le juge du lieu où elle est établie, on ne peut en conclure que la loi ait voulu créer un privilége en faveur des sociétés, et au détriment de ceux qui auraient des intérêts à débattre avec elles;

« Que, sans doute, c'est devant le juge du lieu où elles sont établies que doivent être portées toutes difficultés entre associés, toutes celles pouvant se rattacher, soit directement, soit même indirectement, à la formation, à l'existence d'une société, celles encore pouvant se rattacher aux faits généraux de son administration; que, sans doute, il a pu être décidé que, dans des circonstances semblables, une Compagnie de chemin de fer devait être assignée devant le juge du lieu de son principal établissement; mais que jamais on n'a entendu en faire un principe général qui eût pour conséquence de faire échapper les sociétés commerciales aux exceptions créées par l'article 420 du Code de procédure civile;

« Attendu que la Compagnie du chemin de fer, en se chargeant du transport de la dame Duribert et de ses bagages, avait contracté vis-à-vis d'elle une obligation de faire, exécutable à Saumur;

« Que l'obligation de faire peut être assimilée à l'obligation de payer;

« Attendu encore, qu'en matière de transports, c'est au lieu où la marchandise doit être livrée que peuvent se constater les avaries de la marchandise et les fautes du transporteur; que c'est là que peuvent être évalués les dommages-intérêts dus pour l'une ou l'autre cause; que c'est là que doit en avoir lieu le paiement;

« Que par ces motifs, de quelque manière qu'on interprète l'article 420 du Code de procédure civile, soit que l'on ne veuille entendre par le mot paiement que la prestation d'un prix, soit que par

ments de la jurisprudence, mais alors on ne se plaçait pas précisément en présence des circonstances de fait écrites dans l'article 420 du Code de procédure civile.

---

une interprétation plus large et plus saine on y comprenne tout accomplissement d'une obligation contractée, dans l'un comme dans l'autre cas, le tribunal du lieu où l'objet à transporter devait être livré, est compétent pour connaître des contestations entre le transporteur et le destinataire ;

« Attendu que les principes que voudrait faire prévaloir la Compagnie du chemin de fer auraient, s'ils étaient admis, les conséquences les plus déplorables ; que si la prétention de faire porter au domicile de son principal établissement toutes les difficultés qui peuvent s'élever par suite des pertes de bagages, était admise, elle obtiendrait indirectement le privilége de se débarrasser en fait à peu près de toute responsabilité pour les négligences et les infidélités possibles de ses agents, alors que les destinataires des objets transportés seraient dans l'obligation de porter leurs réclamations au siége de la société ;

« Qu'on peut presque dire qu'il y a une question morale et d'ordre public à ce que, pour la restitution des objets qui ont été égarés ou détournés par les agents de la Compagnie, ou pour les dommages-intérêts à en obtenir, les destinataires puissent l'assigner devant les juges du lieu où l'obligation devait être exécutée ;

« Attendu qu'il est de jurisprudence constante qu'en fait d'assurances, les Compagnies peuvent être assignées au domicile de leurs agents[1];

« Que cette jurisprudence adoptée en opposition aux principes de compétence énoncés en matière civile à l'article 59 du Code de

[1] On juge cependant encore qu'en matière de sociétés d'assurances mutuelles, la clause qui attribue juridiction au siége de la société, est valable. (Voy. *Journal des Assurances*, 1854, p. 325 ; 1856, p. 19.)

Or, suivant cet article :

« Le demandeur pourra assigner, à son choix, devant le tribunal du domicile du défendeur; devant celui dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchan-

---

procédure, ne l'a été que pour des motifs d'ordre public de la même nature que ceux qui pèsent sur la question pendante devant le tribunal;

« Par tous ces motifs, le tribunal, jugeant en premier ressort, se déclare compétent; ordonne qu'il sera plaidé au fond; condamne le chemin de fer aux dépens de l'incident. »

Appel. — Arrêt.

« La Cour, adoptant les motifs des premiers juges, confirme. (29 juillet 1853.)

Voici quelques considérants d'une sentence du juge de paix de Nancy, en date du 16 octobre 1852, rendue sur une question semblable à celle qui nous occupe, et qui révèle la doctrine de l'arrêt précité quoiqu'en adoptant celle de la Cour de cassation. (15 janvier 1851.)

« Considérant qu'autrefois toutes les demandes formées contre les voituriers et bateliers pour perte, retards ou avaries d'effets, devaient être portées devant les tribunaux de commerce;

« Que le but de la loi du 25 mai 1838, en attribuant aux juges de paix la connaissance de ces demandes, quand ces effets accompagnent les voyageurs, a été de procurer à ceux-ci une justice prompte, partout où arriverait un cas donnant ouverture à ces sortes de demandes;

« Que cet esprit de la loi ressort des termes de la présentation qui en a été faite par M. Persil, garde des sceaux, à la Chambre des députés, le 6 janvier 1837, et surtout de la longue discussion qui a eu lieu en 1838, d'abord devant la Chambre des pairs, le 5 février, ensuite devant la Chambre des députés, le 23 avril;

« Considérant, qu'en admettant les prétentions de la Compagnie

dise livrée; devant celui dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué. » (C. de proc. civ., art. 420.)

C'est sur l'application de cet article qu'il est aussi intervenu plusieurs décisions, comme on l'a vu déjà *suprà*, p. 431.

---

du chemin de fer, on s'écarte non-seulement de l'esprit de cette loi, mais des termes de l'article 69, n° 3 du Code de procédure, qui veut : que les administrations soient assignées en la personne et au bureau de leurs préposés, dans les lieux où ne réside pas le siége de l'administration. Aussi, depuis 1838, les entreprises de messageries, notamment, ont-elles été constamment assignées et condamnées, en province, en la personne de leurs directeurs. Mais, dit la Compagnie du chemin de fer: Vous ne pouvez assimiler nos chefs de gare aux directeurs de messageries ; ce sont nos préposés, il est vrai, mais ils ont d'autres attributions. Il leur est défendu, au contraire, de recevoir aucune signification ; nous n'avons pas, hors de Paris, de préposés du contentieux, et nous nous garderons bien d'en nommer.—Que résulterait-il de cette prétention ? Que le voyageur arrêté à Nancy, pour perte de sa malle, sera obligé d'envoyer l'argent à un huissier de Paris, pour assigner la Compagnie au siége de son établissement; d'attendre treize jours, pour le délai de la distance entre Paris et Nancy, à raison d'un jour par 3 myriamètres (art 5 C. proc.), plus un jour entre la citation et le jour d'audience, qui en moyenne fait un délai de vingt jours, qui s'augmente pour les villes plus éloignées. Ainsi, aujourd'hui que les chemins de fer rapprochent les distances, les voyageurs se trouveraient beaucoup moins favorisés qu'avant leur établissement ;

« Considérant que tels sont les motifs qui nous avaient fait déclarer valable l'assignation du 20 août, motifs que nous avons retrouvé avoir servi de base à deux jugements rendus dans le même sens, l'un par le tribunal de commerce de Rouen, du 20 octobre 1845,

Ainsi, l'action en restitution d'une portion du prix payé en exécution d'un marché de transport de marchandises, passé avec une Compagnie de chemin de fer, est relative à la convention de transport et peut être, par conséquent, portée, aux termes de l'article 420 du Code de procédure, devant le tribunal du lieu où la promesse a été faite et la marchandise livrée (1).

---

l'autre par le tribunal de commerce du Havre, du 26 juin 1848. Mais que, sur l'appel du premier, la cour de Rouen, par arrêt du 10 juin 1846, a décidé que l'assignation donnée au chef de gare était nulle; que, sur le pourvoi en cassation du second, la cour suprême, par arrêt du 15 janvier 1851, a cassé le jugement; — Que ces deux arrêts, le dernier surtout, décidant la question qui nous est soumise, nous devons nous conformer à cette décision... »

(1) Rouen, 21 juin 1855; Lehir, 1855, p. 498; *sic* Cass., 29 avril 1856; Lehir, 1856, p. 481.

« Dans l'intérêt de la Compagnie du chemin de fer et contre la compétence du tribunal de Rouen, lieu où la promesse avait été faite et la marchandise livrée, Mᵉ Deschamps soutenait que l'article 420 n'est pas applicable aux actions qui naissent de faits postérieurs à la consommation du contrat, à son entière exécution.

« En effet, disait l'honorable avocat, la juridiction exceptionnelle, créée par l'article 420 du Code de procédure civile, a été justement qualifiée dans la jurisprudence par les mots : *forum contractus*, mis en opposition avec *forum rei*. L'action ainsi ouverte par la loi, pour satisfaire aux nécessités du commerce, peut être portée, soit devant le juge du lieu où le contrat a été formé (par la promesse et la livraison), soit devant le juge du lieu où il doit être *exécuté* (par le paiement). C'est donc une action en quelque sorte *réelle*, qui dérive du contrat lui-même et qui tend à en assurer et à en faciliter l'exécution.

« Est-il possible de reconnaître ce caractère à l'action dirigée par

De même l'action formée contre une Compagnie de chemin de fer, au sujet d'objets à transporter, d'une station in-

---

M. Vasse contre la Compagnie du chemin de fer du Havre ? Non, évidemment. C'est une action toute *personnelle*, en restitution de sommes indûment perçues, en réparation de faits abusifs, en condamnation de dommages-intérêts.

« Il est vrai que la perception, qu'on prétend injuste, que l'abus qu'on allègue, que le préjudice dont on demande à être indemnisé, se sont produits *à l'occasion* d'un contrat de transport formé à Rouen. Mais il ne s'agit pas ici de *l'action du contrat*, et ce n'est ni sur les termes, ni sur l'exécution de la convention que le débat s'engage, car tout a été réglé, consommé, épuisé entre les parties. Tous les engagements respectifs ont été tenus : la marchandise a été livrée par l'expéditeur, la Compagnie l'a reçue et l'a transmise au destinataire, qui s'en est saisi. Enfin, le prix réglé par le tarif a été payé.

« M. Vasse prétend aujourd'hui que la Compagnie, par suite de conventions antérieurement arrêtées entre elle et d'autres commerçants, n'avait pas le droit d'exiger de lui le prix du tarif ; il l'accuse d'abus et d'exaction ; il lui demande des restitutions ; il réclame contre elle, et ce chef de l'action est surtout à remarquer, 10,000 fr. de dommages-intérêts. »

« Il est évident qu'une telle action ne naît pas *du contrat* lui-même, mais *de l'état de choses* dans lequel il s'est formé. Il y a là une demande toute personnelle, fondée sur des faits étrangers à la convention, et qui doit être jugée par l'application, non des dispositions de la loi qui règle le contrat de transport de marchandises, mais bien des articles 1235, 1376, 1377 et 1382 du Code civil. L'action ainsi formée est donc une action du droit commun, qui ne pouvait être portée que devant le juge du domicile des défendeurs.

« A l'appui de cette théorie, la Compagnie produisait une consultation délibérée par MM. Senard et Paillard de Villeneuve, du barreau de Paris. »

termédiaire, peut être régulièrement portée devant le tribunal du lieu où est située cette station, et où la Compagnie, en la personne de ses agents, a promis et livré ses wagons et loué son industrie (1).

Si nous poursuivons nos recherches dans le sens des décisions que nous venons d'indiquer, on voit encore qu'une Compagnie de chemin de fer se trouve représentée au domicile de ses agents dans les lieux où elle a des bureaux, et en conséquence elle peut être valablement assignée dans la personne de ces agents, et dans ces bureaux où la marchandise a été livrée.

C'est donc par l'effet de l'application de l'article 420 que l'article 69 du Code de procédure civile, qui prescrit d'assigner au siége social, devient sans portée, et, à ce point de vue, on a jugé en général que l'article 420, § 2, du Code de procédure civile, s'applique non-seulement aux cas où il y a *livraison de marchandises*, mais encore aux actes de commerce dont le caractère est analogue aux achats et aux ventes donnant lieu à des livraisons de marchandises.

Ainsi la Compagnie peut, dans tous les cas, être assignée devant le tribunal du lieu où devaient être remboursées au demandeur les sommes dont il se prétend créancier, par suite de la convention qu'il dit être intervenue entre lui et les agents de ladite Compagnie (2).

Enfin, abandonnant implicitement l'article 420, on a

---

(1) C. de proc., art. 420; Bourges, 26 avril 1854; Lehir; 1855, p. 618; trib. de comm. de Bordeaux, 1 mai 1855.

(2) Metz, 27 février 1857; *Droit*, 29 mars 1857.

invoqué d'autres principes contre les prétentions des Compagnies, en rappelant les art. 42 et 43 du Code de commerce.

Le tribunal de commerce de Bordeaux, dont on a vu la sentence infirmée, *suprà*, p. 127 a jugé en effet, le 1er mai 1857, que :

« Attendu qu'aux termes de l'article 37 du Code de commerce, la Société anonyme ne peut exister qu'avec l'autorisation du chef de l'Etat, et avec son approbation de l'acte qui l'a constituée;

Qu'il résulte évidemment de ces dispositions que la formation des statuts est un acte préliminaire et indispensable pour l'existence d'une société semblable, et qu'un des éléments doit être nécessairement la désignation d'un siége social, sans lequel la société anonyme, qui n'est désignée par le nom d'aucun de ses membres, qui n'est le plus souvent représentée que par un nom abstrait, ne saurait prendre rang dans les choses commerciales, et recevoir les adhésions sollicitées qui doivent former son capital;

Mais que cette indication d'un siége social, qui fait partie intégrante de la constitution d'une association anonyme, ne saurait faire, assurément, que cette même association soit placée en dehors du droit commun pour tous les faits qui, ne relevant pas de sa raison d'être elle-même, se rattachent à son exercice, et n'intéressent que des tiers complétement étrangers à sa formation commerciale;

Attendu qu'il résulte des dispositions des articles 42-43 du Code de commerce qu'une société peut avoir plusieurs siéges d'opérations, soit plusieurs domiciles; qu'il en res-

sort, conséquemment, suivant l'arrêt de la Cour de cassation en date du 4 mars 1837, qu'une assignation peut être valablement donnée dans tous les centres d'affaires d'une Compagnie de chemin de fer; que là, en effet, elle traite et contracte pour les opérations de transport, qui sont l'unique aliment de ses affaires;

Qu'un chef de gare, quelle que soit la valeur grammaticale de son nom spécial, n'en est pas moins pour les tiers un agent de la Compagnie qui reçoit et sanctionne les engagements que l'on vient contracter vis-à-vis d'elle, et qui les ratifie en son nom;

Attendu en fait, que Bordeaux est le point d'arrivée de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans et de ses prolongements; qu'il ne serait pas sérieux de soutenir que les affaires qui y sont traitées pour le compte de la Compagnie ne forment pas un des éléments principaux de son trafic, et que l'agence qui la représente ne prend pas journellement en son nom les engagements les plus importants;

Que la Compagnie a bien pu retirer, selon ses convenances, le directeur qu'elle y avait, sans que pour cela sa position commerciale ait le moins du monde changé, et que l'assignation a été donnée à la Compagnie, en la personne du sieur Quévillon, chef de ladite gare d'arrivée à La Bastide, chargé de la remise des marchandises;

Attendu que la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, comme toute autre association du même genre, n'est qu'une entreprise de transport; qu'à ce point de vue, elle peut être incontestablement assignée dans tous les lieux

où elle contracte valablement par l'intermédiaire de ses agents, et que telle est la base sur laquelle ont été rendues les premières décisions sur la matière ; que si, plus tard, la jurisprudence a varié, c'est que cette saine pratique et appréciation a été méconnue, et qu'il est du devoir des juges consulaires, soit à titre d'organes du commerce, soit à titre de membres composant un tribunal d'exception, de donner à l'action des Compagnies de chemin de fer la seule signification commerciale qu'elle pouvait avoir ; que, s'il en était autrement, il arriverait bientôt que les Compagnies après avoir rendu sinon impossibles, du moins très difficiles et onéreuses, les contestations locales pour les griefs que l'on aurait à leur reprocher, chercheraient indubitablement, et par voie de déduction, à se soustraire aux conséquences de l'article 420 du Code de procédure civile, et rendraient, de la sorte, illusoires les garanties que la loi a voulu donner à tous les intérêts, même à l'encontre des associations les plus puissantes ;

Par ces motifs :

Le tribunal reçoit la Compagnie opposante. . . . . et, statuant sur la nullité d'exploit proposée, déclare la Compagnie mal fondée dans son exception ; ordonne qu'il sera immédiatement plaidé au fond, et condamne la Compagnie aux dépens (1). »

Tel est donc le tableau de la jurisprudence ; quelle est celle qu'il faut adopter ?

Si jusqu'à présent on a décidé que les Compagnies d'as-

---

(1) Paris, 31 juillet 1850 ; Lehir, 1851, p. 78.

surances qui ont des succursales peuvent être assignées au domicile de leurs agents, il semblerait que par analogie il en devrait être ainsi pour les chemins de fer. Mais on conçoit combien il importe à une administration de cette nature de connaître directement les actions intentées contre elle; aussi c'est par cette considération que nous inclinons pour la jurisprudence qui annule toute assignation donnée en dehors du siége social, ou du moins à l'agent seulement.

Cette doctrine, toutefois, a été combattue par des jurisconsultes distingués, et longtemps *sub judice lis erit.*

Assigner à Paris, dit M. Brives Cases (*Courrier de Bordeaux*, 1er février 1857), c'est déjà un embarras considérable, une perte de temps énorme, à raison des délais de distance (20 à 25 jours environ); mais plaider à Paris! Sait-on bien à quoi on condamne le landais misérable ou le pauvre campagnard? Ignore-t-on de quels frais, faux frais, provisions, etc., souvent hors de proportion avec le litige, sont entourés et précédés les procès dans la capitale? S'il est dispendieux d'y faire valoir ses droits, il n'est pas moins difficile d'y surveiller utilement ses intérêts.—Voilà cependant la justice à laquelle la Compagnie des chemins de fer du Midi, plus exigeante en cela que l'Etat lui-même, entend nous renvoyer tous. N'est-ce pas, en d'autres termes, un déni de justice?

Le même auteur, à l'occasion des paquebots transatlantiques, disait dans le *Courrier des Tribunaux* du 18 octobre 1857:

« Qu'on ne nous accuse pas de venir jeter au milieu de belles perspectives de misérables préoccupations de procé-

dure ou de chicane, comme aime à dire le monde avec autant de complaisance que de naïveté. Plus l'affaire est grave et sérieuse, moins nous comprendrions qu'on dédaignât les enseignements de la plus humble expérience.

« Voici notre pensée : Le décret qui vient de concéder à la Compagnie des Messageries impériales le service transatlantique entre la France et le Brésil, a approuvé une convention entre M. le ministre des finances et la Compagnie, dans laquelle nous remarquons cette clause finale :

« *La Compagnie aura son siége à Paris.*

« Cette clause n'est pas nouvelle, Dieu le sait, et la justice de ce monde aussi! Avec ses bénignes apparences, que de procès n'a-t-elle pas fait naître? Chacun ne peut-il pas dire à son endroit : *Quæque ipse miserrima vidi*, s'il n'a le triste droit d'ajouter même : *et quorum pars*, etc...? A voir cependant cette clause, malgré ses précédents notoires, reparaître invariablement dans sa simplicité, au bas de tous les grands traités industriels de ce temps-ci, qui se douterait du mal dont elle a été la cause plus ou moins directe?

N'est-ce pas grâce à elle que des Compagnies de chemins de fer ont juré *per fas et nefas* de traîner à Paris leurs colitigants du midi et du sud-ouest de la France? N'est-ce pas à elle que nous devons ces luttes constantes qui usent, avec la bourse des pauvres plaideurs, les plus énergiques résistances?

Aussi, en la voyant prendre encore une fois place dans un traité qui va avoir une si grande portée sur la vie commerciale de notre ville, n'avons-nous pu retenir un cri

d'alarme. Nous serons entendu et compris, nous en avons la confiance, par tous les hommes dévoués aux intérêts du pays (1). »

Mais nous l'avons dit et nous le répétons, il importe à une Compagnie d'être avertie directement de la poursuite dirigée contre elle. Elle doit donc être assignée elle-même et non dans la personne d'un agent qui peut être oublieux.

La jurisprudence qui se base sur le lieu du siége social, sous un autre rapport, nous paraîtrait aussi avoir sa raison d'être (2).

En effet, ce que l'on doit désirer, c'est l'unité dans la jurisprudence. Or, on parvient à ce but en déterminant le lieu de la juridiction, au siége social.

Sans doute les termes de l'article 420 du Code de procédure civile paraissent ne pouvoir se concilier avec notre doctrine, mais comment aussi mettra-t-on d'accord l'article 69 du même Code avec les arrêts qui veulent qu'une Compagnie de chemin de fer puisse être assignée devant les tribunaux de certaines gares? Est-ce que l'art. 69 du Code de proc. civ. n'a pas été écrit spécialement pour les sociétés? Et si l'on invoque les art. 42 et 43 du Code de commerce, peut-on dire qu'ils sont une dérogation à l'art. 69 précité, quand l'art. 70 en sanctionne toute la portée par la nullité qu'il établit? Non évidemment (3). (Voy. p. 440.)

---

(1) Voyez Rebel et Juge, n° 759, 765, 767, 780 et suiv.

(2) Voyez au surplus, sur ces questions, Teulet et Camberlin, t. IV, p. 81-431-436-459; t. V, p. 249; t. VI, p. 34-70-90-296-324.

(3) « Seront assignés, 1° l'Etat, lorsqu'il s'agit de domaines et de droits domaniaux, en la personne et au domicile du préfet du dé-

En outre, l'art. 420 en ne se préoccupant pas du siége social, a du avoir pour but de régler la situation entre simples commerçants (p. 256), on peut donc prétendre, qu'en droit, une Compagnie de chemin de fer doit être assignée au siége social.

---

partement où siége le tribunal devant lequel doit être portée la demande en première instance; 2° le Trésor royal, en la personne ou au bureau de l'agent; 3° les administrations ou établissements publics, en leurs bureaux, dans le lieu où réside le siége de l'administration; dans les autres lieux, en la personne et au bureau de leur préposé; 4° le Roi, pour ses domaines, en la personne du procureur du roi de l'arrondissement; 5° les communes, en la personne ou au domicile du maire; et à Paris, en la personne ou au domicile du préfet; dans les cas ci-dessus, l'original sera visé de celui à qui copie de l'exploit sera laissée; en cas d'absence ou de refus, le visa sera donné, soit par le juge de paix, soit par le procureur du roi près le tribunal de première instance, auquel, en ce cas, la copie sera laissée; 6° *les sociétés de commerce, tant qu'elles existent, en leur maison sociale, et s'il n'y en a pas, en la personne ou au domicile de l'un des associés;* 7° les unions et directions de créanciers, en la personne ou au domicile de l'un des syndics ou directeurs; 8° ceux qui n'ont aucun domicile connu en France, au lieu de leur résidence actuelle : si le lieu n'est pas connu, l'exploit sera affiché à la principale porte de l'auditoire du tribunal où la demande est portée; une seconde copie sera donnée au procureur du roi, lequel visera l'original; 9° ceux qui habitent le territoire français hors du continent, et ceux qui sont établis chez l'étranger, au domicile du procureur du roi près le tribunal où sera portée la demande, lequel visera l'original, et enverra la copie, pour les premiers, au ministre de la marine, et, pour les seconds, à celui des affaires étrangères. » (C. proc. civ., art. 69.) — « Ce qui est prescrit par les deux articles précédents sera observé à peine de nullité. » (C. proc. civ., art. 70.)

297. Nous dirons maintenant quelques mots sur la compétence *ratione materiæ* :

Le tribunal civil est-il incompétent pour statuer sur la demande formée par un voyageur non-commerçant contre une Compagnie de chemin de fer à raison de la perte ou de la détérioration des objets transportés? Résolu affirmativement (1).

Mais cependant il a été jugé avec raison que le non-commerçant peut assigner à son choix devant le tribunal civil ou de commerce, l'acte du défendeur, fût il commercial. (Cass., 20 mars 1841.)

Peut-on réclamer aux Compagnies de chemins de fer, devant la justice de paix ou le tribunal de commerce? On doit, dit-on, réclamer en justice de paix (2). Or, *vide*, et dans le sens de la véritable doctrine, *suprà*, p. 261.)

---

(1) Trib. civil. de la Seine, 11 octobre 1850; *Droit*, 12 octobre 1850; analogues, Toulouse, 20 décembre 1824; Orléans, 5 mars 1842; voy. Carré, t. II, p. 575 et suiv. Voyez aussi, trib. civ. de la Seine, 27 novembre 1850; *Droit*, 28 novembre 1850.

(2) Paris, 13 février 1844; *Gaz. des Trib.*, 14 février 1844.

Cet arrêt serait donc contraire à celui cité plus haut, p. 262, et, suivant sa doctrine, le tribunal de commerce ne serait compétent que pour perte et avaries de marchandises. Mais voy. jugement du trib. de comm. de la Seine, du 31 octobre 1839; *Gaz. des Trib.*, 1er novembre 1839.

Cette décision attribue la compétence au tribunal de commerce, parce qu'il s'agissait de 2,000 fr., somme supérieure au taux de la compétence des juges de paix, suivant la loi de 1838. A cette raison de décider, suffisante pour l'espèce, nous croyons préférable, en théorie, celle exprimée par l'arrêt d'Angers. Voy. p. 261.

[illegible] bis. Déjà nous avons eu l'occasion de signaler les diverses décisions rendues en matière de compétence, notamment en traitant du siége social des Compagnies (voy. aussi suprà, des tarifs particuliers ou différentiels); c'est compléter ces documents que d'examiner la question d'une manière plus générale au point de vue de l'appréciation du cahier des charges.

Les questions de compétence sont, sous ce rapport, des questions vivement controversées; mais nous pensons qu'on doit incliner pour la compétence administrative lorsque la décision à rendre a pour interprétation l'esprit, pour ainsi parler, des statuts. On peut dire que l'existence des chemins de fer est liée à l'économie sociale et politique. C'est après un examen approfondi des statuts que l'autorité supérieure les a admis; dès-lors celle-ci nous paraît très apte à les interpréter. Telle n'a pas été toujours la règle cependant. Mais si, à notre avis, l'autorité administrative est compétente, c'est, par exemple, suivant la portée des termes du considérant qui suit :

« Considérant que le tribunal peut et doit examiner si la Compagnie s'est conformée aux prescriptions de la loi; si le tarif qu'elle applique est celui qu'elle a le droit d'appliquer; qu'en se livrant à cet examen, en appréciant les faits, le tribunal n'examine, n'interprète, n'apprécie point la validité ou la régularité d'un acte administratif; qu'il se borne à rechercher si la Compagnie a ou n'a pas contrevenu aux lois et règlements qui régissent son existence et ses rapports avec le public; si l'exploitation, chose toute commerciale, dont les actes sont de la compétence des

tribunaux, a ou non lésé les intérêts des tiers (1). »

Nous citerons encore l'arrêt suivant de cassation (21 janvier 1857) :

« La Cour,

« Sur le premier moyen tiré de la compétence du tribunal de commerce :

« Attendu que la demande formée par les sieurs Ancel et Ce contre la Compagnie du chemin de fer de l'Est, avait pour objet la réparation du préjudice qu'ils prétendaient avoir éprouvé par suite de l'inobservation des charges et conditions à elle imposées ; que cette action était de la compétence de l'autorité judiciaire ;

« Attendu que le jugement reconnait et constate, en fait, que la Compagnie ne justifiait pas d'une décision ministérielle telle que l'exige le cahier des charges pour l'homologation des changements apportés aux tarifs, d'où résultait l'inexécution des conditions imposées à la Compagnie par la loi de concession ; qu'en le condamnant, par ce premier motif, à la restitution des sommes indûment perçues, le tribunal a fait une saine application de l'article 70 du cahier des charges ; qu'ainsi le second moyen n'est aucunement fondé ;

« Attendu, sur le troisième moyen, qu'il est reconnu par la Compagnie demanderesse en cassation, que les changements faits à ses tarifs n'ont point été rendus exécutoires par les préfets des départements que traverse le chemin de fer de l'Est, ainsi que le prescrit l'article 70 du cahier des

(1) Paris, 29 mai 1857 ; Toulet et Camberlin, 1857, p. 70.

charges; qu'on ne peut admettre que cette clause, qui a revêtu le caractère d'une disposition législative, ait été abrogée par l'article 49 d'une ordonnance du 21 novembre 1846 sur la police des chemins de fer; que non-seulement ladite ordonnance ne contient rien d'où l'on puisse induire cette abrogation; mais que, de plus, il est constant que la condition imposée à la compagnie demanderesse par l'article 70, se retrouve dans tous les cahiers de charges annexés aux concessions de chemins de fer, postérieures à la promulgation de l'ordonnance sus-datée;

Que le défaut d'accomplissement de la formalité ci-dessus mentionnée suffirait seul pour justifier la condamnation prononcée par le jugement attaqué;

Rejette, etc., (1). »

Les documents que fournit encore la jurisprudence en pareille matière se résument en quelques espèces.

L'appréciation du cahier des charges appartient-elle à l'autorité administrative? Résolu affirmativement (2).

---

(1) Teulet et Camberlin, 1857, p. 282.

(2) Conseil d'Etat des 8 et 11 mars 1848; *Gaz. des Trib.*, 8 avril 1848; cass., 30 avril 1848; voyez aussi *Gaz. des Trib.*, 9 janvier 1851. Mais *contrà*, en décidant que l'acte à juger est législatif et non administratif, voy. trib. de comm. de la Seine, 2 juillet 1849; *Gaz. des Trib.*, 4 juillet 1849; Lehir, 1849, p. 491; idem, 1850, p. 295; Paris, 25 et 27 juin 1850; *Gaz. des Trib.*, 30 juin 1850; trib. de comm. de la Seine, 12 avril 1839; *Gaz. des Trib.*, 13 avril 1839.

Et spécialement, les tribunaux sont-ils compétents pour apprécier un dommage permanent ou temporaire? Pour l'affirmative, voyez

Mais, par la mention des décisions judiciaires que nous avons fait connaître page 450, note 2, on voit que la tendance des tribunaux est contre l'autorité administrative. Sans doute, c'est là un contre-poids salutaire à cette même autorité, mais il faut se garder d'exagérer. (*Vide* p. 448, 468, 479, 480.)

Rouen, 28 mars 1845; *Gaz. des Trib.*, 30 août 1845; trib. civ. de la Seine, 1er juin 1844; *Gaz. des Trib.*, 12 juin 1844.

Cass., 18 janvier 1826; Sirey, 26, Ire partie, p. 267; cass., 19 juillet 1826; Dalloz, 1826, p. 426, 427; cass., 11 décembre 1827, S. 29-1-85; cass., 25 avril 1838; S. 38-1-454; cass., 30 avril 1838; S. 38-1-456. Aix, 11 mai 1826; S. 24-2-65; Douai, 11 février 1837; S. 37-2-366; Dijon, 17 août 1837; S. 38-2-19; Paris, 25 novembre 1839; id., 2 avril 1842; *Gaz des Trib.*, 3 avril 1842; Rouen, 3 mars 1846; *Gaz. des Trib.*, 5 mars 1846; Lyon, 4 mars 1858; *Moniteur judiciaire de Lyon*, 20 mars 1858; Paris, 26 décembre, 1857; *Gaz. des Trib.*, 7 janvier 1858.

La compétence des conseils de préfecture et de l'autorité administrative, pour les travaux à faire, n'a pas été moins discutée.

L'explication des différentes espèces jugées ne présentant pas d'intérêt, il nous suffira d'indiquer les principaux documents judiciaires.

Voyez *Gaz. des Trib.*, 30 août 1837; id., 30 décembre 1838; id., 5 février 1848; id., 13 septembre 1848; id., 2 janvier 1846; id., id., 18 juin 1843; id., 24 avril 1850; id., 9 août 1841; id., 23 mai 1843; id., 14 février 1843; id., 21 juin 1846.

Tour à tour on voit l'autorité des préfets ou l'autorité administrative l'emporter, et sans que cette contradiction soit justifiée en fait, ou en droit. Pour bien décider la question, il suffira, du reste, de bien préciser, suivant l'espèce à juger, quelle est la compétence des conseils préfectoraux suivant la loi qui les institue.

§ 16. DES TRAITÉS PARTICULIERS. — TARIFS DIFFÉRENTIELS. — INDEMNITÉS.

Sommaire.

298. Des tarifs sous le rapport de l'intérêt général; une Compagnie de chemin de fer peut-elle, d'une manière générale, abaisser ses tarifs? Droit des Compagnies pour le camionnage ou le service des omnibus;

299. Des traités avec les entrepreneurs de transport ou les expéditeurs; conditions de ces traités; interdiction des traités particuliers; traités différentiels;

299 *bis*. Des indemnités réclamées par les entrepreneurs de transport, les bateliers, les maîtres de poste, etc., à l'occasion de l'établissement des chemins de fer. Résumé des principales questions soulevées par l'exploitation des chemins de fer.

298. Il est certain que le taux des tarifs exerce une influence directe sur le bien-être général, c'est pourquoi les publicistes ont souvent élevé la voix en faveur de l'abaissement des tarifs; M. Jacques de Valserres écrivait en 1857:

« Les tarifs des voies ferrées se lient donc intimement à la prospérité agricole et au difficile problème de la vie à bon marché. Tels qu'ils existent aujourd'hui, ces tarifs donnent la préférence à l'industrie et au commerce; mais sur quoi la prospérité de ces deux branches de travail repose-t-elle? Sur l'abondance des matières premières et sur le bas prix des denrées alimentaires. Mais pour que les matières premières et les subsistances soient abondantes, il faut que l'agriculture puisse les produire à bon marché, c'est-à-dire que les engrais, les machines, les bestiaux, lui arrivent sans être trop grevés de frais de transport, et

que le blé, le vin, la viande puissent parvenir chez les consommateurs sans avoir trop de charges à supporter. Or, ce double problème ne peut être résolu que par l'abaissement des transports sur les chemins de fer. »

Le langage de M. de Valserres est aussi celui de plusieurs économistes.

Ces observations étant pleines de justesse, il faut donc que dans un intérêt général, et dans la mesure du possible, le tarif des chemins de fer soit au taux le moins élevé.

Encore bien qu'aujourd'hui les traités particuliers ne soient plus autorisés, il n'est pas sans intérêt d'esquisser le tableau de la jurisprudence qui s'était créée sous leur empire.

Et d'abord on a jugé que les Compagnies de chemins de fer ne pouvaient transporter des voyageurs avant une autorisation tarifée pour les prix (1).

Sous le rapport du transport des marchandises, les Compagnies de chemins de fer ont été soumises, en ce qui concerne les tarifs, à certaines règles ; elles ne peuvent même abaisser leurs tarifs si elles ne sont pas autorisées à cet égard.

Ainsi l'abaissement illégal des tarifs opéré par une Compagnie de chemin de fer sans l'autorisation de l'autorité supérieure, et sans l'accomplissement des formalités prescrites dans les cahiers des charges qui la régissent, constitue, une infraction qui rend la Compagnie passible de

---

(1) Conseil d'État, 18, 20, 21 décembre, et 10 janvier 1845 ; Lebir, 1846, p. 301 ; voyez trib. de comm. de la Seine, 20 décembre 1855, Teulet et Camberlin, 5-89.

dommages-intérêts envers les tiers. Spécialement, les entrepreneurs de transports, à l'industrie desquels nuirait l'abaissement des tarifs, sont fondés à réclamer des dommages-intérêts, et l'arrêt qui, sans examiner s'il y a eu ou non préjudice souffert par les entrepreneurs, repousse leur demande sur le motif que la Compagnie n'a pas agi méchamment et dans le but de détruire leur industrie, viole l'art. 1382 du Code Napoléon. En effet, aux termes de cet article, il suffit qu'il y ait faute, même sans intention de nuire, pour qu'une réparation soit due. (Art. 1382 *du* Code Napoléon (1).

C'est par l'application des mêmes principes qu'on a jugé qu'un traité intervenu entre une Compagnie et un entrepreneur de messagerie, et qui abaisse les prix fixés par l'autorité, doit être annulé sur la demande d'un autre messagiste auquel il préjudicie (2).

Mais si une Compagnie de chemin de fer est passible de dommages-intérêts envers les industries dont elle lèse les intérêts, en s'affranchissant arbitrairement des obligations qui lui sont imposées par la loi de concession et le cahier des charges, l'inégalité dans les taxes pour les marchandises d'une même classe et le maintien d'un prix proportion-

---

(1) Cour de cass., ch. civ., 19 juin 1850; *Gaz. des Trib.*, 20 juin 1850; voy. aussi trois arrêts rendus par la même chambre le 10 janvier 1849; *Droit*, 11 janvier 1849; voy. encore 7 juillet 1852; Teulet et Camberlin, 2-401.

(2) Paris, 3 août 1844; *contrà*, cass. req., 19 août 1846; *Droit*, 20 août 1846.

nellement plus élevé pour un parcours partiel que pour le trajet total, ne pourraient être proposés comme griefs contre la Compagnie, s'ils avaient été sanctionnés par l'autorité compétente (1).

La Compagnie est libre également d'affranchir le commerce des frais accessoires de transport, tels que ceux de chargement, déchargement et camionnage, qui ne font pas partie des taxes légales. Il n'en est pas pour ce cas comme pour celui que nous signalions page 453.

Au contraire l'abaissement des tarifs, par exemple, du prix de transport des vins et autres marchandises, sans l'accomplissement des formalités préalables et avant la publication régulière des nouveaux tarifs et la sanction de l'autorité administrative, et le fait d'avoir accordé des réductions à des commerçants, en exigeant des autres les prix réels du tarif, et d'avoir favorisé d'une bonification en dehors des prix portés sur les lettres de voiture les expéditeurs dont les chargements étaient considérables, constitue une réduction de prix arbitraire qui donne lieu à réparation et dommages intérêts envers les entreprises de transport rivales, et notamment les mariniers d'une rivière longeant le chemin de fer (2).

---

(1) Ce sont là les traités différentiels dont nous parlerons bientôt, tandis que les traités particuliers consistent à accorder une faveu à quelques individus.

(2) Trib. de comm. de la Seine, 31 juillet 1846; Lehir, 1846, p. 434. (Voyez p. 464.)

L'obligation imposée à une Compagnie de chemin de fer d'an-

Nous verrons bientôt, page 462, comment la prohibition que nous venons de faire connaître a cessé sous l'application de certaines conditions à remplir par les expéditeurs, mais avant poursuivons l'examen des restrictions apportées à la puissance des Compagnies de chemins de fer.

---

noncer par des affiches, et de faire homologuer par l'administration supérieure tout changement apporté à ses tarifs, s'applique aux abaissements comme aux augmentations de prix. Par suite, la Compagnie est responsable du préjudice qu'une réduction *irrégulière* et inopinée cause aux entreprises de transport dont les prix courants ont été subordonnés à ses tarifs.

Lors même que le cahier des charges d'une Compagnie de chemin de fer serait muet sur la défense d'abaisser ou d'augmenter les prix de transport, la Compagnie n'en serait pas moins tenue à l'observation rigoureuse des tarifs spécialement arrêtés et déterminés par l'autorité compétente, et quand même ils auraient été arrêtés comme maximum et sans détermination d'un minimum. — Notamment, la Compagnie répondrait du préjudice qu'elle aurait causé à une entreprise de transport en accordant sur une partie de son parcours une prime ou des prix plus favorables à une entreprise rivale[1]. (Nîmes, 3 août 1844; Lehir, 1847, p. 216.)

L'autorité judiciaire, au surplus, est compétente pour connaître de la demande d'un négociant contre une Compagnie de chemin de fer pour inobservation, quant à l'application du tarif au prix de transport des marchandises, des conditions imposées par la loi de son institution, encore bien que ces conditions aient été approuvées par l'autorité administrative (Code de comm., art. 631, 632.). En outre, une Compagnie de chemin de fer ne peut imposer l'application

[1] Analogue conforme, Nîmes, 12 mai 1843; trib. de comm. de la Seine, 10 juillet 1843 et 31 juillet 1846; *contrà*, trib. de comm. de la Seine, 5 mai 1846; Lehir, 1847, p. 216, *in notis*.

Sous un autre rapport, il a été interdit aux Compagnies d'établir dans leurs gares aucun privilége pour le camionnage ou le service des omnibus; mais les Compagnies peuvent se livrer à cette industrie (1).

---

de la modification apportée à un tarif, tant que ce tarif n'a pas été homologué par une décision ministérielle, conformément à ce qui est prescrit par le cahier des charges. Ainsi, on doit décider qu'à l'égard de tous les chemins de fer, en général, les modifications apportées aux tarifs ne peuvent être appliquées qu'après que ces modifications ont été rendues exécutoires par un arrêté de préfet dans chaque département, et en ce qui concerne le chemin de fer de l'Est en particulier, cette décision lui est applicable en vertu de la disposition renfermée dans l'article 70 de son cahier des charges, qui ne se trouve pas abrogé par l'article 49 de l'ordonnance du 21 novembre 1846, sur la police des chemins de fer. (Cass., 21 janvier 1857; Teulet et Camberlin, 1858, p. 281.) Mais il a été jugé que l'abaissement des tarifs des chemins de fer est libre quand les statuts d'une Compagnie ne lui imposent que l'interdiction de relever ces tarifs dans un délai déterminé, mais en disposant toutefois que toutes modifications aux tarifs doivent être approuvées par l'autorité administrative. (Cass., req., 12 janvier 1848; *Droit*, 13 janvier 1848.)

(1) Une Compagnie de chemin de fer n'a pas le droit de refuser à un service de messagerie l'accès de sa gare, lorsqu'elle l'ouvre à une autre entreprise; tous les entrepreneurs de transport de voyageurs et de bagages ont un droit égal à l'entrée des gares, sans que les Compagnies puissent les en écarter, sous prétexte que l'ordonnance du 15 novembre 1846 n'indiquerait pour l'entrée et le stationnement des voitures publiques et particulières, que les cours dépendantes des stations, si surtout elles laissent pénétrer à certaines conditions dans leurs gares des services qu'elles favorisent. (Trib. de comm. de la Seine, 23 novembre 1819, Lehir, 1819, p. 74;

En effet, le droit des Compagnies de faire le camionnage (1) ou d'établir des omnibus a été consacré par plusieurs décisions, et c'était justice, car dans l'espèce elles

---

voy. aussi Paris, 2 mai 1853; Lehir, 1857, p. 409; Nîmes, 12 mai 1843; Lehir, 1843, p. 314; trib. de comm. de Rouen, 30 août 1843; *Gaz. des Trib.*, 2 septembre 1843; trib. de comm. de la Seine, 16 juin 1847; *Gaz. des Trib.*, 17 juin 1817; trib. de comm. de la Seine, 23 novembre 1848; *Droit*, 25 novembre 1848; id., trib. de comm. de Lyon, 28 juin 1845; *Droit*, 28 octobre 1845; Rebel et Juge, n. 378.)

(1) Encore bien que le privilége de la concession d'un chemin de fer se restreigne à l'exploitation de la voie, les Compagnies de chemin de fer ont le droit d'établir des services de camionnage, lorsque la loi de concession où leur cahier des charges leur laisse la faculté de faire pour le camionnage des arrangements, sous l'approbation de l'administration supérieure, à la condition de faire jouir tous les expéditeurs des avantages concédés à l'un d'eux. (Voy. trib. de comm. de la Seine, 5 mai 1846; Lehir, 1846, p. 427; Nîmes, 12 mai 1843; trib. de comm. de la Seine, 10 juillet 1843 et 14 octobre 1845; Lehir, 1843, p. 314 et 362, et année 1845, p. 522; trib. de comm. de la Seine, 4 août 1852; Lehir, 1852, p. 449; id., 17 mai 1852; Lehir, 1852, p. 587. Trib. de comm. d'Orléans, 11 juillet 1849; *Gaz. des Trib.*, 14 septembre 1849; Paris, 8 avril 1847; Lehir, 1847, p. 254.)

Conséquemment, les avantages concédés par une Compagnie de chemin de fer à un expéditeur, à raison des arrangements faits avec lui pour le transport de ses marchandises tant par la voie ferrée que par l'entreprise de camionnage de la Compagnie, et approuvés par l'administration supérieure, ne peuvent être revendiqués par un autre expéditeur qu'autant qu'il se soumet en même temps à toutes les obligations résultant du traité qui forme un contrat indivisible,

n'exerçaient pas un monopole qui paralysait complétement les industries du même genre, en mettant un obstacle à la concurrence.

---

et spécialement à celles relatives au camionnage des marchandises transportées.

Conséquemment encore, une Compagnie de chemin de fer peut, sans violer l'égalité dans l'application de ses tarifs, consentir à un ou plusieurs expéditeurs de marchandises des réductions de tarifs, à raison des arrangements pris pour le camionnage établi par la Compagnie du chemin de fer, sous la seule condition de soumettre ces arrangements à l'approbation de l'administration supérieure. (Trib. de comm. de la Seine, 18 janvier 1854; Teulet et Camberlin, 1856, p. 349.)

Nous ajouterons ici à ce que nous avons dit page 363, que si l'usage le veut ainsi, le destinataire doit les frais du camionnage. (Trib. de comm. de la Seine, 14 octobre 1845; Lehir, 1845, p. 522.) Il en est autrement si le droit est réservé au profit du destinataire de faire lui-même son camionnage. (Trib. de comm. de Nantes, 31 décembre 1851; Lehir, 1852, p. 174.)

Un arrêt de cassation, du 27 juillet 1852, a déclaré que le droit de camionnage n'est pas dû, même quand on a donné l'adresse du destinataire; mais *contrà*, trib. de comm. de la Seine, 21 août 1854; Lehir, 1855, p. 56; trib. de comm. de Saumur, 23 juin 1851; *Gaz. des Trib.*, 27 juin 1851; trib. de comm. de la Seine, 5 mai 1846; trib. de comm. d'Orléans, 11 juillet 1849. Ces deux derniers jugements sont mentionnés par la *Gazette des Tribunaux* précitée.

Enfin, comme se rattachant aux diverses questions de monopole déjà examinées, nous mentionnerons les décisions suivantes :

Le préfet de la Seine et le préfet de police, comme agents de la grande et de la petite voirie, ne peuvent concéder aux Compagnies privilégiées pour l'éclairage au gaz dans les différents quartiers de a ville, le droit d'éclairer la voie de fer, ainsi que les bâtiments et

299. Voyons maintenant quelle a été l'influence de l'existence des chemins de fer sur divers traités de transport.

En fait de tacite réconduction pour traités de transport les chemins de fer ne sont pas assimilables aux relayeurs ordinaires.

Les Messageries nationales et générales avaient fait un traité avec le chemin de fer d'Orléans pour le transport de leurs voitures ; ce traité devait prendre fin à partir de juillet 1849, mais depuis, le chemin de fer continua à transporter les voitures desdites Messageries ; à la date des 8 septembre 1849 et 11 septembre 1850, sa correspondance semblait même indiquer que le traité était encore en vigueur ; c'est par ces considérations que le tribunal de commerce de la Seine (audience du 24 novembre 1851), déclara que la tacite réconduction s'était opérée comme en matière de louage d'industrie (1).

L'obligation prise par une Compagnie de chemin de fer de seconder l'établissement de services, pour amener les

---

dépendances. (Paris, 20 et 27 janvier, et 3 février 1849; *Droit*, 6 février 1849.)

Les chemins de fer sont en effet des établissements particuliers, libres par conséquent de se faire éclairer par une Compagnie d'éclairage établie dans la banlieue, pourvu que la pose des tuyaux ne soit pas pratiquée sous la voie publique, concédée par la ville de Paris à une Compagnie de l'intérieur. (Paris, 27 janvier et 3 février 1849; *Gaz. des Trib.*, 4 février 1849.)

(1) Lehir, 1852, p. 108; *Sic*, Paris, 1er mars 1852; Lehir, 1852, p. 481; trib. de comm. de la Seine, 14 octobre 1851; Lehir, 1851, p. 507.

voyageurs à l'une de ses stations, par une indemnité mensuelle ou par une prime pour chaque voyageur, ne peut être regardée que comme temporaire, si aucun terme n'a été fixé à sa durée. — La Compagnie peut donc s'en affranchir après un certain temps, sauf l'obligation de payer la prime convenue jusqu'au moment qu'elle a déterminé d'avance pour la cessation (1).

Il n'est dû par les chemins de fer aucune indemnité aux voitures qu'ils avaient privilégiées, si l'autorité établit auprès d'eux une libre concurrence (2). La rupture d'un traité avec des maîtres de poste donne lieu au paiement, à leur profit, de moitié des courses (3).

L'établissement des chemins de fer peut être considéré comme un cas de force majeure donnant lieu à la résiliation des traités passés entre les commissionnaires de roulage desservant la ligne exploitée par le chemin de fer (4).

Voici encore une décision reposant sur une appréciation de convention :

Quand une Compagnie de chemin de fer et une Compagnie industrielle, en possession d'un embranchement venant se raccorder à la voie principale, ont fait une convention ayant pour objet une modération des droits de transport

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 11 janvier 1847; Lehir, 1847, p. 106.

(2) Cass., 3 février 1847 ; *Gaz. des Trib.*, 4 mars 1847.

(3) Trib. de comm. de la Seine, 25 août 1846; *Droit*, 5 septembre 1846.

(4) Rouen, 9 février 1841 ; *Droit*, 21 février 1844.

due pour la distance parcourue, et par suite de laquelle le chemin de fer, au lieu d'exiger, comme il y était autorisé, le paiement des droits de transport pour toute distance comprise entre les deux gares les plus voisines des lieux de chargement et de déchargement, se serait contenté d'un prix équivalant à la distance parcourue depuis la naissance des embranchements venant se souder au chemin de fer, cette convention ne saurait s'interpréter en ce sens : que la Compagnie du chemin de fer serait tenue de prêter gratuitement ses wagons pour le chargement et le déchargement des marchandises jusqu'aux établissements situés le long des lignes particulières d'embranchement ; et cela, quels qu'aient été antérieurement les usages contraires (1).

Cela dit, nous revenons aux tarifs.

Contrairement aux décisions ci-dessus (voyez page 452 et suivantes), il a été jugé que les Compagnies peuvent abaisser les prix de leurs tarifs (2) par des traités

---

(1) Lyon, 23 juin 1857.

(2) Cass. req., 19 août 1846 ; *Gaz. des Trib.*, 21 août 1846.

L'accord qui s'établit entre une Compagnie de chemin de fer et l'entrepreneur d'une route de correspondance pour transporter par le moyen combiné de la voie ferrée et de la route de terre, des voyageurs d'un point sur un autre, et la fixation convenue entre eux du prix de transport ne constituent pas, au préjudice d'un autre entrepreneur de voiture sur la route de terre, le délit de coalition prévu par l'article 419 du Code pénal, cet article supposant la réunion de deux détenteurs de marchandises pour opérer la baisse de prix au préjudice d'autres détenteurs de la même marchandise, et le chemin de fer et l'entrepreneur de voitures ne pouvant, dans les

particuliers portés à la connaissance de l'autorité. Mais cette faculté ne peut exister que sous certaines conditions qui ne blessent pas les droits de l'égalité.

Ainsi, la Compagnie d'un chemin de fer devra accorder

---

circonstances sus-indiquées, être considérés comme deux entreprises distinctes détenant chacune la même marchandise (le parcours et les moyens de transport), mais bien comme une seule entreprise composée des deux services réunis et juxta-posés de la voie de fer et de la route de correspondance.

D'ailleurs, pour que l'article 419 du Code pénal destiné à maintenir le principe de libre concurrence soit applicable à une industrie, il faut que cette industrie soit libre dans son mode d'opérer et dans la fixation du prix de sa marchandise, liberté dont ne jouissent pas les Compagnies de chemins de fer; — Ce n'est donc qu'en ce qui concerne les entreprises ou les marchés que les administrateurs du chemin de fer feraient pour le transport, en dehors de la voie ferrée, qu'ils pourraient contrevenir aux dispositions de l'article 419 du Code pénal.

Ainsi, quel que soit l'abaissement du prix résultant sur la voie de terre des avantages accordés à un entrepreneur de voitures par l'administration d'un chemin de fer, l'arrêt qui déclare que le marché ainsi fait constitue l'exercice du droit de concurrence légitime, et non des moyens frauduleux pour opérer la baisse du prix des transports contient une appréciation de faits qui échappe à la censure de la Cour de cassation.

Les mêmes avantages n'ont pas non plus le caractère d'un abaissement indirect et illicite du tarif du chemin de fer, homologué par l'autorité administrative, si la Compagnie reçoit de chaque voyageur le prix fixé pour le parcours qu'il a fait sur le chemin de fer, et si les avantages accordés par elle à l'entrepreneur de voitures ne sont pas refusés à d'autres entrepreneurs. (Cass., 30 juillet 1853; Le-

la même faveur à tous les expéditeurs qui offriront de se soumettre aux conditions que déterminent les tarifs créés en vertu de traités particuliers (1).

---

hir, 1854, p. 490; Paris, 18 février 1856; Teulet et Camberlin, 5-249.)

Toutefois, l'entrepreneur desservant une route différente en partie de celle avantagée n'a pas droit à ces avantages, et est sans qualité pour les contester.

La décision suivante doit être rapprochée de celle qui précède:

Il n'est pas permis à une Compagnie de chemin de fer de stipuler, avec certaines entreprises de roulage, des arrangements exclusifs et privilégiés, dits traités de correspondance, pour la réexpédition, par la voie de terre, et jusqu'à leur destination finale, des marchandises confiées au chemin de fer et dont il a la libre disposition, et d'autre part, par la voie de fer, des marchandises confiées aux entrepreneurs de roulage, correspondants à destination d'un lieu desservi par le chemin de fer, soit directement, soit par correspondance; de pareils traités constituant, de la part de la Compagnie du chemin de fer et des commissionnaires de transports, le délit de coalition prévu et puni par l'art. 419 C. pénal. (Cour de cass., ch. crim., 3 février 1855; Teulet et Camberlin, 1856, p. 130.)

L'article 5 de la loi du 7 juillet 1838, qui interdit à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans de former aucune entreprise de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau pour desservir les routes aboutissant à cette voie de fer, est spécial à cette Compagnie, et ne peut être étendu à une autre.

(1) Trib. de comm. de la Seine, 12 décembre 1850; *Droit*, 14 décembre 1850; Paris, 7 avril 1853; *Gaz. des Trib.*, 4 mai 1853; cass., req., 20 juillet 1853; *Gaz. des Trib.*, 21 juillet 1853. Voy. implicitement, Paris, 18 et 21 février 1855; Lehir, 1857, p. 151, et la note *eodem*; voyez aussi, p. 167.

Si donc une Compagnie refusait d'accorder indistinctement les mêmes droits que lui imposent ses cahiers de charges elle serait passible de dommages-intérêts.

Mais, en admettant qu'une Compagnie de chemin de fer reconnaisse qu'elle doit faire profiter des avantages qu'elle a accordés à d'autres, ceux qui réclament la même faveur lorsqu'ils déclarent se soumettre aux conditions imposées par elle, peut-elle prétendre encore qu'elle a le droit de se refuser à toute concession sous le prétexte que celui qui réclame les avantages d'un traité particulier ne ferait pas le commerce des marchandises pour lesquels ils sont ré-

---

de Rouen à Dieppe. (Cass., 30 juillet 1853; Lehir, 1854, p. 490; voy. analogue trib. de comm. de la Seine, 5 mai 1846; *Gaz. des Trib.*, 6 mai 1846.)

L'entrepreneur de messageries qui s'est obligé envers une Compagnie de chemin de fer à desservir certaines localités moyennant un prix déterminé pour chaque voyageur, ne peut prétendre à une rétribution plus élevée à raison des fêtes locales, quoiqu'il se soit réservé de doubler le prix des places les dimanches et fêtes, cette expression générale *dimanches et fêtes* ne pouvant s'appliquer, dans l'intention des parties, aux fêtes locales. (C. Nap. 1156; trib. de comm. de la Seine, 10 août 1852; Teulet et Camberlin, 1852, p. 433; voy. analogue, cass., 28 juin 1851; *Gaz. des Trib.*, 29 juin 1851.)

Une Compagnie de chemin de fer qui a traité du camionnage des marchandises par elle transportées, ne peut faire avec un autre entrepreneur un traité semblable pour desservir les mêmes localités, par une autre ligne dont elle est devenue depuis concessionnaire, et cela encore bien que la ligne par laquelle s'exécute le second traité fût exploitée par une autre Compagnie lorsque le premier traité

clamés, et qu'il ne serait que le prête-nom d'une entreprise de transport rivale du chemin de fer.

Voici l'espèce qui s'est présentée :

La Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg voulant faire la concurrence à une entreprise de transport par eau, avait réduit son tarif pour une certaine classe de marchandises. Lorsqu'un sieur Dasville se présenta pour profiter de cette réduction, on lui répondit qu'il était le prête-nom de l'entreprise de transport par eau. On refusa ses marchandises. Assignation par Dasville à la Compagnie du chemin de fer.

Le tribunal de commerce de la Seine (1), en présence de la lettre du ministre, du 22 juin 1850, qui dit que la réduction sera applicable à tous ceux qui accepteront les conditions du chemin de fer, c'est-à-dire à ceux qui par traité prendront l'engagement de faire transporter exclusivement leur marchandise par le chemin de fer, déclara que le sieur Dasville, fût-il un concurrent du chemin de fer, devait profiter de la réduction du tarif, et c'était à bon droit, car la prescription ministérielle était précise. Mais *vide infrà*, p. 470.

---

a été consenti. (Trib. de comm. de la Seine, 18 avril 1856; Teulet et Camberlin, 1856, p. 316. Voy. Paris, 12 août 1856; Lehir, 1857, p. 209.)

(1) 17 mars 1851, *Gaz. des Trib.*, 21 mars 1851. Voyez dans le même sens trib. de comm. de la Seine, 10 et 11 juillet 1843. Voyez aussi trib. de comm. de la Seine, 11 février 1857; Teulet et Camberlin, 1857, p. 435.

Mais, en l'absence de toute prescription de ce chef, il a été jugé que les commissionnaires de transports ont droit de profiter des tarifs réduits offerts aux expéditeurs directs, lorsque d'ailleurs ils offrent, comme ceux-ci, de confier aux Compagnies de chemins de fer, la totalité des marchandises de même nature qu'ils ont à expédier sur leur ligne. Ainsi, alors même que le ministre, en approuvant les traités particuliers, ne les déclare pas applicables à tous les expéditeurs, ceux-ci n'en conservent pas moins le droit de réclamer le bénéfice de ces mêmes traités (1). Mais on ne doit pas oublier, comme nous l'avons expliqué plus haut, que si un recours en justice est toujours ouvert à ceux qui se prétendent lésés, ce ne peut être que dans le cas où les expéditeurs peuvent prouver que, dans des conditions égales et analogues, la Compagnie du chemin de fer leur refuse des concessions qu'elle accorde à d'autres (2). Tel ne serait pas le cas suivant qui, du reste, se rattache aux traités différentiels dont nous parlerons bientôt.

Le tarif réduit, pour le transport des grains, sur la ligne d'Orléans, qui en fixe le prix à 10 fr. par tonne, de Paris à Orléans, et à 5 centimes par kilomètre pour les stations au-delà, n'est applicable qu'au cas où les grains sont expédiés directement de Paris, et non au cas où les expéditions proviennent de lieux intermédiaires.

En conséquence, l'expéditeur qui, après avoir fait trans-

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, *loco citato.*

(2) Trib. de comm. de la Seine, 31 décembre 1856; *Gaz. des Trib.*, 21 février 1857.

porter des grains de Paris à Orléans et les avoir laissés en gare pendant quelques jours, les réexpédie sur un point de la ligne plus éloigné, ne peut réclamer pour ce dernier trajet le bénéfice de la réduction.

L'abaissement des tarifs a soulevé aussi une question de solidarité qu'il nous suffit d'indiquer.

La société de chemins de fer qui peut baisser les prix à volonté, est-elle solidaire des dommages encourus par une autre société de chemins de fer qui n'a pas cette faculté et avec qui elle s'est concertée? (Résolu négativement.) (1).

Les questions soulevées par les tarifs ont encore donné lieu à des décisions diverses sur la compétence. Ainsi, on a jugé qu'il appartient au ministre seul de connaître des réclamations des tiers à l'occasion des tarifs qu'il a imposés (2).

Les tribunaux, au contraire, ont prétendu avoir plénitude de juridiction à cet égard (3).

L'autorité administrative est-elle au contraire compétente pour rendre obligatoires, à l'égard du public, les réductions de prix accordées à quelques-uns par des traités particu-

---

(1) Cass., req., 12 janvier 1848 ; *Gaz. des Trib.*, 13 janvier 1848.

(2) Conseil d'Etat, 8 et 23 avril 1853 ; *Gaz. des Trib.*, 25, 26 et 27 avril 1853.

(3) Voy. trib. de comm. de la Seine, 4 janvier 1858 ; *Gaz. des Trib.*, 6 janvier 1853.

Lorsque l'abaissement d'un tarif de chemin de fer a été homologué par un arrêté préfectoral, il n'appartient pas aux tribunaux de déclarer que cette homologation peut avoir été surprise au préfet et qu'elle n'a pas été donnée en complète connaissance de cause. (Cass., req., 24 juin, 1850 ; *Droit*, 25 juin 1850.

liers régulièrement portés à la connaissance de l'administration, ou bien une Cour impériale a-t-elle pu condamner compétemment une Compagnie de chemin de fer à transporter les marchandises d'une maison de commerce au prix réduit, fixé par un traité passé entre elle et une autre maison de commerce, au lieu du prix fixé par le tarif général? (Résolu négativement.) (1). Et c'est par les raisons indiquées page 448 que nous croyons qu'il a été bien jugé. (Voy. aussi p. 480.)

En définitive, il résulte donc de ce que nous avons déjà écrit, que les avantages particuliers qu'une Compagnie de chemins de fer accorde à des négociants pour le transport de leurs marchandises peuvent être réclamés par d'autres négociants, mais aux mêmes conditions à subir par ceux-ci (2).

---

(1) Cass., req., 25 novembre 1857; *Gaz. des Trib.*, 26 novembre 1857.

L'ordonnance du 15 novembre 1846, qui exige l'homologation de l'administration pour les changements que les Compagnies de chemin de fer veulent apporter dans leur prix de transport est sans effet rétroactif, par conséquent ne peut pas atteindre un traité passé antérieurement avec certains expéditeurs de marchandises.

Toutefois, une Compagnie de chemin de fer ne pourrait profiter du silence de son cahier des charges, et de l'imprévoyance des règlements alors existants, pour consentir, de sa seule autorité, des traités favorisant certains expéditeurs au préjudice de leurs concurrents. (Principe consacré seulement dans les considérants de l'arrêt.) — Lyon, 8 janvier 1853.

(2) Voy. Paris, 30 mai 1853; Teulet et Camberlin, 2-283; trib. de comm. de la Seine, 8, 14, 26 mai, 12 novembre 1856; Teulet et

Ces avantages ne sont pas soumis à l'autorisation spéciale de l'administration, comme ceux faits avec les entrepreneurs de transport desservant les routes ; la Compagnie est seulement tenue d'en donner connaissance à l'autorité administrative qui, elle même, peut se réserver de rendre ces traités applicables indistinctement (1).

C'est donc avec raison qu'une Compagnie de chemin de

Camberlin, 5-403 ; cass. req., 28 décembre 1857 ; *Gaz. des Trib.*, 29 décembre 1857 ; *contrà*, analogue, trib. de comm. de la Seine, 9 mai 1855 ; Teulet et Camberlin, 4-262 ; Paris, 24 juillet 1855 ; Teulet et Camberlin, 4-328. Voy. aussi cass., req., 10 mars 1857 ; *Droit*, 11 mars 1857.

(1) Paris, 7 avril 1853 ; *loco citato*, p. 465. Voir conf. cass., 19 juillet 1853, Lehir, *loco citato*, p. 111 ; analogue, cass., 11 janvier 1849 ; Lehir, 1849, 1-315, et trib. de comm. de la Seine, 17 mars 1852, Lehir, 1852, 2-320.

Lorsque, par suite d'un traité passé avec une Compagnie de chemin de fer, un négociant a obtenu sous diverses conditions qu'il lui soit fait application d'un tarif particulier dûment homologué, il ne peut ni faire profiter les tiers des avantages qui lui sont faits, en prenant sous son nom des marchandises qui ne lui appartiennent pas, ni se ménager à lui-même, par ce moyen, un bénéfice personnel.

Dans ce cas, son compte doit être réglé, déduction faite des marchandises qui lui sont réellement étrangères, et dont le montant ne doit pas être pris en considération pour déterminer la remise qui lui est due, et il est responsable d'ailleurs, à titre de dommages-intérêts envers la Compagnie, du fret qu'il lui a fait perdre en mettant ces marchandises sous son nom.

La Compagnie de chemin de fer qui consent à accorder le parcours gratuit à ses correspondants à titre purement gracieux, peut, quand il lui plaît, retirer à l'un d'eux cette faveur. (Trib. de comm.

fer, qui a consenti une réduction de prix au profit de certains expéditeurs, à la condition qu'ils lui remettraient toutes leurs marchandises, est fondée à refuser la même réduction à un expéditeur qui ne voudrait pas s'engager à remplir la même condition (1). Et si l'on veut remonter aux sources du droit à cet égard, il suffit de lire les considérants du jugement qui suit :

Le 11 novembre 1856, le tribunal de commerce de la Seine motive ainsi sa doctrine ;

« Attendu qu'il s'agit de décider si la Compagnie du

---

de la Seine, 22 mars 1852 ; Teulet et Camberlin, 1852, p. 85; Lehir, 1853, p. 231.) Mais *vide infrà*.

Lorsqu'un traité a été conclu entre une Compagnie de chemin de fer et un négociant pour le transport exclusif de ses marchandises pendant un temps déterminé, la Compagnie ne peut se refuser à l'exécution sur le motif qu'une décision ministérielle aurait abaissé le tarif et établi à l'égard du chargement des conditions qui ne se concilieraient pas avec les clauses du marché ; il y a lieu dans ce cas, de maintenir l'exécution du traité en faisant profiter de l'abaissement du tarif.

Une Compagnie de chemin de fer ne peut à son gré, nonobstant le silence de la convention, retirer au commerçant qui a traité avec elle pour le transport exclusif de ses marchandises le permis de circulation gratuite qu'elle lui a accordé sur sa ligne, ce libre parcours ne pouvant pas être considéré, en pareil cas, comme une concession gracieuse, mais bien comme une des causes déterminantes du traité. (Trib. de comm. de la Seine, 20 mars 1854 ; Teulet et Camberlin, 1854, p. 154 ; *sic*, arrêt de Paris, 18 août 1854 ; Teulet et Camberlin, t. IV, p. 105.)

(1) Cour imp. d'Orléans, 28 avril 1857 ; *Droit*, 1er mai 1857.

chemin de fer de Lyon à la Méditerranée est en droit de consentir au profit d'un expéditeur, en échange d'avantages déterminés, une réduction sur l'un des prix portés à son tarif, et d'en refuser le bénéfice à ceux qui n'acquiesceraient pas envers elle aux mêmes conditions ;

« Attendu que l'article 44 du cahier des charges qui régit cette Compagnie renferme le paragraphe suivant :

« La perception des taxes devra se faire par la Compa-
« gnie indistinctement et sans aucune faveur ; dans le cas
« où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expé-
« diteurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif,
« avant de le mettre à exécution elle devra en donner
« connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit
« de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire
« vis-à-vis de tous les expéditeurs, et applicable à tous les
« articles d'une même nature.

« La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les
« autres réductions, être relevée avant le délai d'un an. »

« Attendu que, le 15 mai 1855, les administrateurs du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée ont consenti, au profit des sieurs Agard et Mion, propriétaires de salines, une réduction sur les prix de leur tarif, moyennant l'engagement pris par ces derniers :

« 1° D'employer exclusivement la voie du chemin de fer pour le transport de tous ceux de leurs produits qu'ils auraient à diriger sur des localités desservies par leur ligne ;

« 2° De leur remettre par an au moins 10,000 tonnes ;

« Qu'avant de faire jouir les susnommés de cette réduc-

tion, les directeurs du chemin précité en ont référé à l'administration supérieure, laquelle en a, le 14 août suivant, autorisé l'application, sans rendre, quant alors, cette réduction profitable à tous, se réservant de le décider à toute époque, si l'intérêt général l'exigeait;

« Attendu que, sur la réclamation des demandeurs, la Compagnie du chemin de fer leur a proposé d'appliquer le même tarif à leurs envois, moyennant qu'ils lui assureraient les mêmes avantages;

« Que Gros, Collet, Boulary et Ancet ont repoussé cette proposition, et ont demandé qu'il fût fait défense à la Compagnie du chemin de fer de ne plus, à l'avenir, consentir aucun traité portant réduction sur le tarif applicable à tous, avec 30,000 fr. de dommages-intérêts pour le préjudice causé;

« Que, pour bien apprécier la difficulté, il convient de se reporter aux discussions qui ont eu lieu dans l'Assemblée législative, à l'occasion du paragraphe sus-relaté, sur l'interprétation duquel les parties ne sont pas d'accord;

« Attendu que deux opinions bien tranchées étaient alors en présence, l'une qui tendait à rendre de plein droit obligatoire au profit de tous la réduction consentie à un seul, l'autre qui voulait laisser au gouvernement le droit de déclarer la réduction profitable à tous, mais ne lui en ferait pas une condition;

« Qu'il est constant que c'est à ce dernier parti que la majorité s'est rangée;

« Que dès lors les demandeurs ne sauraient être en

droit de profiter d'un avantage dont ils n'offrent pas la compensation ;

« Qu'il convient d'ajouter que si, dans beaucoup de circonstances, il est à désirer que les réductions consenties au profit d'un expéditeur soient applicables à tous, il en est quelques-unes où les intérêts généraux expliquent parfaitement l'exception ;

« Que, dans l'espèce, les demandeurs ont si bien compris quel était leur droit réel, qu'ils se sont adressés au gouvernement pour faire déclarer la réduction consentie applicable à leurs marchandises sans engagement de leur part ;

« Par ces motifs,

« Le tribunal déclare Gros, Collet, Boulary et Ancet fils mal fondés en leur instance, les en déboute et les condamne aux dépens. »

Les considérants du jugement précité démontrent donc qu'on ne peut réclamer, devant l'autorité judiciaire, la restitution de la différence entre les droits fixés par le tarif et ceux payés, et les droits qu'on aurait payés si on avait été admis à jouir du transport au prix réduit, et il n'est pas dû des dommages-intérêts pour le tort qu'a pu causer le transport à prix réduit, encore bien que celui-ci ait permis à certains expéditeurs de livrer leurs marchandises à des prix plus bas, et ait mis les commerçants desquels le prix du tarif était exigé, dans l'impossibilité de soutenir la concurrence. Telle était la conséquence de l'application des cahiers des charges des Compagnies.

Mais il faut bien le reconnaître, en présence de la juris-

prudence que nous avons rapportée, les tribunaux ayant établi une égalité de droits entre tous les expéditeurs, la pensée de l'autorité supérieure était en quelque sorte méconnue quand les traités particuliers n'étaient pas rendus obligatoires pour tous. C'est pour éviter tout conflit sur ce point qu'à partir du 1er janvier 1858, les traités particuliers portant réduction sur les tarifs approuvés, ne seront plus autorisés (1).

Cette décision réalise-t-elle un progrès?

A l'occasion de la circulaire du ministre à cet égard, M. Hervé écrivait en 1857 dans le *Messager de la Bourse* :

« Il est certain que les traités n'étaient profitables qu'aux grandes Compagnies et aux grands industriels ; la majorité des producteurs se trouvait placée dans des conditions inférieures qui auraient bientôt ruiné leur concurrence. La différence réalisée sur les prix de transport pouvait profiter pour une faible part au consommateur, en ce qu'elle venait en déduction des prix de vente des produits ; mais après avoir assuré le triomphe des quelques grands industriels qui en jouissaient, nul doute qu'elle ne fût annulée quand ceux-ci seraient restés les maîtres du marché.

« Nous ne pouvons qu'applaudir à la mesure prise par le ministre des travaux publics. Elle rétablit la sincérité et l'efficacité de la réglementation des tarifs. Il est une autre conséquence encore imprévue, c'est la réduction moyenne de ces mêmes tarifs. Les concessions faites à quelques-uns

---

(1) Circulaire du ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, 26 septembre 1857.

deviendront forcément la règle générale en peu de temps, car le commerce ne peut renoncer aux avantages qui lui étaient faits, et le rétablissement de l'égalité aura pour effet de ralentir la circulation en forçant les établissements favorables à relever leurs prix. Ces bases des tarifs seront alors modifiées par les Compagnies elles-mêmes, et les faveurs primitivement accordées à quelques-unes deviendront la règle générale. »

Les tarifs différentiels qui existent encore, et que certains publicistes ont eu le tort de confondre avec les traités particuliers, ont aussi donné lieu à des questions qu'il importe de faire connaître, car jusqu'ici nous n'avons parlé que des traités particuliers.

D'abord on a jugé que lorsqu'une Compagnie de chemin de fer a fait autoriser un tarif réduit pour certaines localités de sa ligne, les expéditeurs étrangers à ces localités ne peuvent pas réclamer le bénéfice de ce tarif (1).

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 11 janvier 1858; *Droit*, 29 janvier 1858.

Lorsque, pour favoriser les transports d'une ville à une autre, reliées entre elles par deux chemins de fer différents, un tarif commun aux deux lignes, dérogeant aux tarifs particuliers à chacune d'elles, a été approuvé par l'administration, un négociant ne peut réclamer, pour le transport de ses marchandises sur une seule des deux lignes, le bénéfice de la réduction résultant du tarif commun.

La Compagnie du chemin de fer qui, pour se relier à une autre Compagnie, établit à ses frais, et par ses propres moyens un camionnage à l'effet de transporter les marchandises d'une gare à l'autre,

Et la question de savoir si le bénéfice d'une modification apportée par l'administration aux tarifs d'une Compagnie de chemin de fer s'étend à telle ou telle gare de ce chemin, a été jugée être de la compétence des tribunaux ordinaires (1).

Pour le décider ainsi, l'autorité judiciaire a déclaré que lorsqu'à la suite de modifications de tarifs de chemin de fer applicables à une place de commerce et approuvées par l'administration, un négociant d'une autre place de commerce prétend avoir le droit de bénéficier des nouveaux tarifs, par application de la loi de concession et du cahier des charges y annexé, qui promettent à tous égalité, la difficulté soulevée par lui n'amène pas la nécessité d'interpréter ni d'apprécier des actes de l'autorité administrative, elle constitue une difficulté d'appréciation et d'application de la loi commune pour la solution de laquelle l'autorité judiciaire a compétence à l'exclusion de l'autorité administrative (2). Les tarifs différentiels comme les tarifs particuliers ont donné lieu à bien d'autres difficultés.

---

se renferme dans les limites de sa concession ; c'est là un fait qui doit être considéré comme un accessoire nécessaire de son exploitation.

Il ne peut y avoir lieu à dommages-intérêts contre une Compagnie de chemin de fer, bien qu'il y ait préjudice résultant de la concurrence dans les moyens de transport, lorsque cette concurrence est faite loyalement en vertu d'une concession régulière. (Trib. de comm. de la Seine, 17 mai 1852, Teulet et Camberlin, 1852, p. 195.) Voy. p. 478.

(1) Cour imp. de Paris, 6 janvier 1858 ; *Droit*, 10 janvier 1858.

(2) Cette doctrine ressort des considérants de l'arrêt précité.

Ainsi, la Compagnie d'Orléans qui a accordé, avec l'approbation de l'autorité supérieure, aux meuniers d'Etampes des réductions de tarif pour le transport des grains de Paris à Orléans, et pour les places situées au-delà, sur le prolongement de la voie ferrée, pouvait-elle se refuser à faire jouir de la même réduction d'autres expéditeurs de la même marchandise, sous le prétexte, d'une part, que les expéditions de ceux-ci ne partent que de la gare d'Ivry et que le tarif réduit ne s'applique qu'à des expéditions faites directement de Paris et non des gares intermédiaires? La Cour impériale d'Orléans l'avait jugé ainsi, le 28 avril 1857, mais le pourvoi a été admis contre cette décision (1). (Voy. aussi p. 186.)

La conséquence de cette admission serait que les expéditions partant de gares intermédiaires ont droit de profiter des tarifs différentiels établis par les Compagnies de chemins de fer entre les points extrêmes. Mais évidemment c'est là un premier moyen pour ruiner l'économie des tarifs différentiels, traités que nous verrons bientôt complétement méconnus par la citation que nous ferons, p. 193, mais qui, telle est notre conviction, devront triompher dans l'avenir.

Le jugement qui suit a trait aussi à une appréciation de traités différentiels internationaux que nous devons faire connaître. Il en ressort toutefois que les traités différentiels sont licites, et que les tribunaux ordinaires sont compétents pour en connaître.

« Attendu que, pour se dire fondés à réclamer de la

(1) Cass. req., 19 janvier 1858; *Gaz. des Trib.*, 20 janvier 1858.

Compagnie du chemin de fer de l'Est des dommages-intérêts, les demandeurs prétendent :

« 1° Que c'est abusivement que cette Compagnie applique le tarif franco-allemand aux importations et exportations qui font l'objet du traité international qu'elle a conclu avec le Chemin du grand duché de Bade, ce tarif n'ayant pas été homologué par l'autorité ;

« 2° Qu'eût-il reçu cette sanction, il n'a pas été rendu exécutoire par arrêtés préfectoraux, ainsi que le prescrit l'article 76 du cahier des charges ;

« 3° Qu'en tous cas, les conditions imposées par la Compagnie sont illégales ou illicites ;

« Sur le premier chef :

Attendu que, par conventions verbales en date du 10 décembre 1853, les Compagnies de l'Est et du grand duché de Bade ont arrêté les conditions d'un tarif spécial pour le transport direct, en grande ou petite vitesse, des marchandises provenant ou à destination de l'Allemagne ;

« Qu'il a été dit, quant aux provenances allemandes, que le tarif ne leur était applicable qu'autant qu'elles seraient directement adressées en France, en gare ou à domicile, dans certaines villes dénommées au nombre desquelles ne figure pas Strasbourg, domicile des demandeurs ;

« Attendu que, avant de mettre ce tarif en vigueur et pour se conformer aux prescriptions de l'article 76 du cahier des charges, la Compagnie de l'Est a soumis son traité à l'autorité supérieure, et que celle-ci, par sa dépêche, en date du 24 juillet 1854, en a autorisé l'exécution ;

« Sur le deuxième chef;

« Attendu que, si les demandeurs prétendent que la convention internationale constitue un tarif général, soumis par son application aux arrêtés préfectoraux, on le trouve visé dans les arrêtés pris, l'un par M. le préfet de police, en date du 12 août 1854, et l'autre par M. le préfet du Bas-Rhin, le 8 septembre de la même année;

« Qu'il a donc été donné par la Compagnie toute satisfaction à l'article 76 invoqué;

« Sur le troisième chef,

« Attendu qu'il résulte de ce qui précède, que la convention a été approuvée par les autorités compétentes;

« Que si les demandeurs excipent de l'illégalité qu'aurait commise l'administration en autorisant ce tarif, il n'appartient pas à ce tribunal de s'en rendre juge;

« Que s'ils imputent encore les dommages dont ils se plaignent, à la présence tant à Strasbourg qu'à Kehl d'agents spéciaux exclusivement autorisés par les Compagnies à recevoir et à transmettre leurs chargements, et au refus que font ces agents de remettre ou de recevoir, à Strasbourg, aucun colis, aux conditions du tarif franco-allemand, cette situation ressort nécessairement, non-seulement de l'esprit de la convention, laquelle n'a pas compris Strasbourg au nombre des points de départ ou d'arrivée des transports directs en vue desquels elle était faite, mais encore de la responsabilité qu'assument les Compagnies, tant envers l'administration qu'envers le public, responsabilité qui leur interdit de rompre charge entre les mains d'aucun intermédiaire, et leur impose de ne confier leurs

transports de Strasbourg à Kehl qu'à des agents choisis par elles;

« Attendu enfin que la création de ces agences a été soumise à l'autorité, qui l'a approuvée comme conséquence de la convention;

« Par ces motifs déclare les demandeurs non-recevables en leur demande avec dépens.

« Sur l'incompétence opposée :

« Attendu que pour motiver cette incompétence la Compagnie défenderesse prétend qu'elle ne serait que la représentante de l'Etat, et qu'en conséquence le débat doit être porté devant les tribunaux administratifs;

« Mais attendu que s'il est vrai qu'en 1851, Julien, alors directeur du chemin de fer de Lyon, agissant au nom de M. le ministre des travaux publics, a consenti à Nizerolle et Toufflin une réduction sur les tarifs en vigueur pour le transport de leurs charbons de bois, il est constant que le 5 janvier 1852, l'Etat a cédé tous ses droits à une société anonyme, en lui imposant toutes les charges des différents traités existant avant cette cession;

« Que jusqu'à ce jour la Compagnie, ainsi substituée aux droits de l'Etat, a rempli, sans protestations, ni réserves, ces engagements stipulés avec Nizerolle et Toufflin;

« Que même, en 1855, elle a étendu les conditions du transport à des distances plus éloignées;

« Qu'en conséquence le litige soumis au tribunal a pour but d'appliquer un traité commercial fait entre une Compagnie essentiellement commerciale et un commerçant;

« Qu'il n'apparait en aucune manière qu'entre Nizerolle et la Compagnie défenderesse, l'Etat doive intervenir; qu'ainsi le débat étant commercial, le tribunal est compétent pour en connaître;

« Par ces motifs,

« Le tribunal se déclare compétent et, au fond, donne défaut contre la Compagnie de Lyon (1). » (Voy. p. 464.)

Les traités différentiels sont donc licites, et si on pouvait adresser certains reproches aux traités particuliers, il ne saurait en être de même des traités que nous venons d'examiner.

En effet, les tarifs différentiels se justifient par les considérations suivantes que M. Godefroy, analysant le travail de M. Teisserenc, dans le *Journal des Economistes,* faisait ressortir ainsi :

« Le tarif, qu'on pourrait définir le prix de vente du transport, exerce une triple fonction, comme ressort de l'industrie des chemins de fer, pour laquelle il sert à la fois de gage de propriété, et de rémunération des frais d'exploitation et de premier établissement, comme stimulant des transports, et comme source de fortune pour les pays que traversent les voies ferrées, où elles font circuler les produits de toute sorte, indépendamment des richesses qu'elles y versent directement.

Prenant en considération les circonstances particulières dans lesquelles se sont établis et fonctionnent les chemins de fer, ainsi que l'action qu'ils exercent sur le bien-être

(1) Trib. de com. de la Seine, 4 janvier 1858; *Droit*, 6 janvier 1858.

de tous, l'Etat les a soumis à une législation particulière qui, non-seulement, règle les mesures de police et d'ordre public destinées à garantir la sûreté de l'exploitation, mais encore, qui détermine le maximum des prix que peuvent exiger ces Compagnies, en rémunération du service rendu par elles au public. Ce maximum s'établit sur la seule base de la distance parcourue, du poids et de la nature des objets transportés, quand il s'agit de marchandises, ou du rang des places occupées, quand il s'agit des voyageurs. En dessous de cette limite, la loi laisse aux concessionnaires toute liberté d'abaisser les taxes, soit pour le parcours total, soit pour un parcours partiel ; elle les autorise également à consentir des réductions arbitraires en faveur d'un ou de plusieurs expéditeurs, des prix d'abonnement pour les voyageurs ou les marchandises. Seulement, dans le premier cas, les Compagnies doivent annoncer ces changements par des affiches, un mois d'avance, et les faire homologuer par l'administration supérieure. Dans le second cas, les contrats doivent être communiqués à l'administration supérieure, qui se réserve le droit de les rendre obligatoires vis-à-vis de tous les expéditeurs, pour les mêmes marchandises. De plus, aucune des réductions ainsi faites ne doit être relevée avant un délai qui ne peut être que d'un an.

Cette liberté laissée aux Compagnies a été le point de départ de plusieurs modifications successives apportées aux tarifs, modifications qui sont mal connues et mal appréciées de l'opinion publique, et que M. Teisserenc s'est donné mission de défendre et d'expliquer. Son travail porte

sur deux points : les traités différentiels et les traités particuliers.

Les tarifs différentiels, au point de vue de l'auteur, se justifient en vertu du principe même d'égalité qui est inscrit en tête de la loi des chemins de fer. En effet, l'égalité ne consiste pas à faire des parts égales pour tous, en supposant que tous les besoins sont égaux, ou, pour ne pas sortir de la question, à établir une taxe uniforme par tonne et par kilomètre, en supposant que les charges supportées et les services rendus par les Compagnies sont identiques dans tous les cas. L'égalité consiste, au contraire, dans le droit aux mêmes avantages, à condition de s'assujettir aux mêmes devoirs, et, pour ce qui regarde la question, dans une tarification de chaque marchandise proportionnelle aux frais qu'elle occasionne.

Telle est, suivant l'auteur, la principale considération qui a dicté aux Compagnies leurs diverses variétés de tarifs différentiels, tarifs de retour, tarifs de transit, tarifs de détournement et tarifs de concurrence. Les avantages faits à certaines marchandises, à certains parcours partiels, ont pour motif unique la nécessité d'utiliser le plus possible la force de traction, d'éviter les voyages à vide, de répartir avec la plus grande impartialité les frais de toute nature incombant aux transports par les chemins de fer. Les résultats obtenus par ces mesures sont, au point de vue des Compagnies, une augmentation graduelle et continue des bénéfices : au point de vue de l'intérêt général, une activité sans cesse croissante dans la circulation, une diffusion de plus en plus prompte du commerce et de l'industrie, un

échange de plus en plus fructueux des produits et des richesses de tous les pays compris dans le tracé des voies ferrées. Les taxes perçues par les Compagnies n'ont cessé d'être réduites et ne s'arrêteront pas dans la voie d'un bon marché qui leur a été si utile, et dont les bienfaits sont universels, puisqu'il a fait baisser concurremment les prix de transports, et, en particulier, de la batellerie. Enfin, M. Teisserenc voit dans les tarifs différentiels, dont il explique et justifie avec beaucoup d'art toutes les applications, la source de la prospérité des chemins de fer, et un élément précieux de la fortune publique. »

Cependant, dans une dissertation insérée au recueil de M. Lehir, année 1857, dixième livraison, M. de Vatimesnil combat à la fois les traités particuliers et les tarifs différentiels.

Nous ne défendrons pas les traités particuliers, il ne serait plus temps; mais en ce qui touche les tarifs différentiels, et quoique quelques économistes aient cru devoir en demander la suppression, nous pensons qu'ils doivent exister puisqu'ils sont créés au profit de tous, bien que quelques industries doivent en souffrir. En effet, si Orléans, par exemple, avait jusqu'à ce jour le monopole des vinaigres, pourquoi, en abaissant le prix du transport au profit de villes plus éloignées de Paris, exerçant la même industrie, ne rendrait-on pas le monopole moins exigeant? Orléans en souffrira peut-être, mais la masse générale des consommateurs y trouvera avantage. Or, c'est le cas de dire que l'intérêt particulier doit le céder à l'intérêt général.

Cet axiome qui se lie à l'économie sociale et politique ne doit pas souffrir discussion, et, dans l'espèce, on peut dire qu'il est d'autant plus juste, que les chemins de fer qui portent préjudice sur un point, à une localité, lui rendent certainement beaucoup en compensation sur d'autres points.

Cependant, la jurisprudence tend à repousser les tarifs différentiels et à les modifier dans le sens des traités particuliers. L'arrêt suivant de la Cour de Paris (21 avril 1857), expose les raisons qui doivent faire repousser les tarifs différentiels. (Voy. aussi p. 478, note 1.)

« Considérant que, par actes sous signatures privées des 22 et 23 février 1855, il a été stipulé entre les Compagnies d'Orléans et de Lyon, d'une part, et Nicolas Cezard, négociant à Nantes, d'autre part, que les sucres raffinés sortant des usines de celui-ci seraient transportés de Nantes à Lyon au prix réduit de 70 fr. par tonne, ainsi répartis : 31 fr. 65 c. à la Compagnie d'Orléans, 1 fr. 10 c. au chemin de ceinture, 37 fr. 25 c. au chemin de Lyon, le chargement et le déchargement de la marchandise restant à la charge de l'expéditeur ;

« Considérant qu'en échange de cette concession, Nicolas Cezard a pris l'engagement de confier exclusivement aux Compagnies les produits de son commerce destinés à l'approvisionnement de Lyon et des villes situées sur le parcours de la voie de fer, et d'en expédier 500 tonnes au moins chaque année ;

« Considérant qu'une convention identique est intervenue, les 5 et 6 octobre 1855, entre les Compagnies

d'Orléans et de Lyon, et d'autres raffineurs de Nantes, les sieurs Estienne et Say ;

« Considérant que Delessert et consorts, négociants à Paris, à la Villette et à Ivry, ayant demandé à jouir, pour le transport de produits similaires, de la réduction afférente au parcours de Paris à Lyon, en se soumettant, d'ailleurs, aux conditions de tonnage et autres acceptées par les raffineurs de Nantes, la Compagnie de Lyon a répondu que les traités faits avec ces derniers ne pouvaient être scindés, qu'ils imposaient, entre autres conditions, l'obligation d'expédier de Nantes à Lyon, et de payer aux Compagnies 70 fr. par tonne transportée, et que, dès lors, les raffineurs de Paris ne pouvaient prétendre être dans les mêmes conditions, ni remplir les mêmes engagements envers la Compagnie, en remettant, au départ de Paris seulement, et moyennant 37 fr. 25 c. par tonne, des sucres en destination de Lyon ;

« Que, d'ailleurs, ces traités ayant été communiqués à l'autorité compétente, et le ministre n'ayant point usé du droit qui lui appartenait d'étendre à tous les intéressés les réductions de prix consenties aux expéditeurs de Nantes, toute réclamation était par cela même interdite aux raffineurs de Paris ;

« Considérant que deux règles dominent la matière :

« La première, que la perception des taxes a pour base la distance à parcourir et la quotité des marchandises à transporter ;

« La seconde, que la perception doit se faire indistinctement et sans aucune faveur ;

« Que ces principes, reproduits invariablement dans tous les cahiers de charges, sont tirés de la nécessité d'établir, entre les négociants que leur commerce rend tributaires des chemins de fer, une égalité parfaite, et d'empêcher qu'au moyen des réductions consenties à des expéditeurs privilégiés, un mode de transport, institué dans une vue d'intérêt général, ne devienne, non par suite des modifications que l'établissement des voies de fer apporte dans les habitudes du commerce, mais par le calcul des Compagnies, un instrument de trouble et de ruine ;

« Que c'est dans ce but que, tout en reconnaissant que le cours des événements peut rendre nécessaire la modification des tarifs, la loi ne laisse point aux Compagnies l'entière liberté de leur action ;

« Qu'ainsi, pour éviter l'inconvénient de changements brusques et inattendus, elle exige qu'avant de toucher aux taxes, les Compagnies avertissent de leurs intentions l'administration et le public, et que les prix, quand ils ont été réduits, ne puissent être relevés avant une expérience dont la durée varie selon qu'il s'agit du transport des personnes ou du transport des marchandises ;

« Que, d'autre part, la loi réserve expressément à l'au torité la faculté de rendre obligatoires, pour tous les négociants exerçant un même commerce, les réductions de prix consenties à quelques-uns seulement, manifestant par cet ensemble de dispositions la ferme volonté d'empêcher que les chemins de fer n'abusent de la force dont ils disposent pour jeter la perturbation dans les existences et dans l'industrie ;

« Considérant que là ne s'arrête pas la protection de la loi; que les cahiers de charges formant entre les Compagnies et le public un contrat respectivement obligatoire, tous ceux qui souffrent de ce qu'au mépris de la règle, qui prescrit la perception des taxes indistinctement et sans faveur, une situation privilégiée a été faite à tel ou tel négociant, sont fondés à réclamer la réparation du dommage qui leur est causé;

« Que l'inaction de l'autorité ne peut, quelle qu'en soit la cause, porter atteinte à ce droit;

« Qu'autrement, il faudrait admettre que, si l'administration tarde à déclarer les traités de faveur applicables à la partie correspondante du tarif, les négociants qu'a lésés l'inégalité des taxes, pendant le temps qu'a duré la délibération de l'autorité, n'auraient pas le droit de se plaindre, ce qui est contraire aux principes, les mesures générales que l'administration peut prendre, soit pour prévenir, soit pour faire cesser les abus, ne pouvant jamais être confondues avec les actions en indemnité que la loi spéciale et la loi commune autorisent en cas de préjudice:

« Considérant que ces règles, qui sont la sauvegarde des intérêts individuels, s'appliquent d'autant mieux à la cause, qu'en demandant à profiter de la réduction accordée aux négociants de Nantes, sur le parcours de Paris à Lyon, les appelants ont déclaré se soumettre à toutes les conditions imposées par la Compagnie de Lyon, le mode de paiement, le tonnage, l'obligation de faire à leurs frais le chargement et le déchargement de la marchandise, etc.;

« Que la prétention de la Compagnie que, pour reven-

diquer le bénéfice des traités, il faut livrer à Nantes les sucres à destination de Lyon, est déraisonnable autant qu'illégale ;

« Que, d'une part, en effet, il est contraire au simple bon sens d'exiger du commerçant dont l'établissement est voisin du lieu où commence la voie de fer que, pour jouir de la réduction appliquée à certaine nature de produits, il envoie sa marchandise au loin, dans une direction contraire à celle qu'elle doit suivre, uniquement pour la ramener au point dont elle est partie, et que, par ce circuit inutile, il s'impose une dépense de beaucoup supérieure au bénéfice qu'il réclame ;

« Que, d'autre part, la perception ne pouvant se faire que par kilomètres et par tonnes, le chemin de fer de Lyon enfreint la loi, quand, aux négociants qui lui offrent un prix égal à celui qu'il reçoit en vertu d'un traité de faveur, il oppose des conventions faites par les expéditeurs privilégiés avec la Compagnie d'Orléans ;

« Qu'il ne peut exciper que de ce qui concerne son intérêt particulier ; que, s'il en était autrement, on arriverait à cette conséquence, qu'en se liant par des conventions réciproques, les Compagnies seraient maîtresses de toutes les existences commerciales ; qu'au lieu de l'égalité, qui est de l'essence du transport par les voies ferrées, l'inégalité serait partout, et que toute sécurité serait enlevée à l'industrie ;

« Qu'ainsi, les expéditeurs, placés aux points les plus éloignés de la frontière, pourraient, par des combinaisons factices, être plus favorisés que le négociant de l'intérieur,

et chasser ceux-ci des marchés où la position seule de leur établissement assure leur supériorité ;

« Qu'il suit de ce qui précède, qu'en refusant d'étendre aux appelants, dans les termes de leur demande, les traités accordés aux négociants de Nantes sur le parcours de Paris à Lyon, la Compagnie intimée a violé son contrat, et qu'il en est résulté pour Delessert et consorts un préjudice dont ils sont fondés à demander la réparation.

« Met au néant le jugement attaqué ;

« Emendant ;

« Ordonne qu'à compter de ce jour, la Compagnie de Lyon transportera de Paris à Lyon, au prix de 37 fr. 25 c. par tonne les sucres raffinés des appelants, à charge par ceux-ci, selon leurs offres, de se conformer, quant au tonnage annuel, au mode de chargement, au paiement du transport et des frais, au déchargement et autres conditions, aux traités faits en 1855 avec Nicolas Cezard et Estienne et Say ; et, appréciant pour le passé le dommage souffert, condamne la Compagnie à payer à chacun des demandeurs une indemnité de 1,500 fr. »

Dans l'espèce précitée, il s'agissait bien de traités différentiels, mais la Cour de Paris s'inspirait sans doute de l'arrêt rendu le 2 mars 1857 dans les termes qu'on lit p, 493 ; le tribunal l'avait d'abord jugé comme suit :

« Attendu que le procès présente à décider la question de savoir si les tarifs à prix réduits consentis par une Compagnie de chemin de fer sur son seul parcours en faveur de certains expéditeurs, pour les marchandises et avec une condition de tonnage déterminée, sont de plein

droit obligatoires pour la Compagnie envers tous les expéditeurs de ces mêmes marchandises sans conditions analogues ;

« Attendu que c'est ainsi que dans la cause Dopfeld et Bernard, qui, jusqu'au 1er janvier 1855, ont joui eux-mêmes d'un traité particulier, réclament tant pour l'avenir que pour le passé d'être admis, à partir de ladite époque, au bénéfice du tarif le plus bas pour les métaux sur toute la ligne de l'Ouest, n'importe où ils se trouvent et sans distinction de quantités fournies ou à fournir, soutenant être à ce fondés par la lettre et l'esprit des cahiers de charges imposés à la Compagnie ;

« Attendu que ni l'article 35 de la loi de concession du chemin de Paris à Rouen du 15 juillet 1840, ni l'article 47 du cahier des charges du chemin de Paris à Cherbourg, rendus applicables à la Compagnie de l'Ouest, susénoncée, ne sauraient être interprétés en ce sens ;

« Qu'en effet, on y trouve le principe de réductions licites aux tarifs communs, accompagné d'une obligation pour la Compagnie de faire connaître ces réductions à l'administration publique, et la faculté pour celle-ci d'en généraliser l'application, si elle le trouve opportun ;

« Attendu que le principe dominant d'égalité dans la perception des taxes indistinctement et sans aucune faveur n'en est pas altéré, puisque ces différences ayant leur raison d'être dans l'avantage évident que trouve la Compagnie à un trafic plus important et moins divisé, elle le compense ainsi à l'égard de ceux qui le lui procurent dans des conditions égales entre eux, et qu'un juste équilibre

serait, au contraire, rompu si, sans les mêmes charges, les différences étaient accessibles à tous;

« Attendu que les transports des voyageurs sont ainsi régis, que les cartes d'abonnements et les billets d'aller et de retour sont une dérogation à l'égalité absolue des prix sur le même parcours; qu'en cette matière, aussi rigoureuse que l'autre, ces tarifs de faveur sont justement et sans cesse appliqués sans aucune réclamation;

« Qu'enfin, c'est à l'administration publique que sont réservés le soin et la faculté d'intervenir, alors que les intérêts généraux ou ceux du commerce en doivent souffrir;

« Attendu qu'il résulte de tout ce qui précède que les demandes de Dopfeld et Beuzard, tant en restitution qu'en dommages-intérêts, ne sauraient être admises;

« Par ces motifs,

« Le tribunal déclare Dopfeld et Beuzard mal fondés en leurs demandes principales et en dommages-intérêts, les en déboute;

« Condamne Dopfeld et Beuzard aux dépens. »

MM. Dopfeld et Beuzard interjetèrent appel de ce jugement.

La Cour rendit l'arrêt suivant, qui confirme par de nouveaux motifs:

« Considérant que les appelants, en demandant à profiter de la réduction de taxes et du plus long délai pour le magasinage consenti par la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, dans divers traités particuliers, notamment dans celui fait avec Hubin et Ce, n'ont offert de se soumettre à

aucune des conditions imposées par ces traités aux expéditeurs qui les ont obtenus;

« Qu'en admettant que les appelants soient fondés à prétendre que la Compagnie ne peut leur imposer la condition d'un *minimum* de tonnage accepté par Hubin, parce que cette condition violerait à leur égard le principe de l'égalité dans la perception des taxes, l'importance de leur industrie ne leur permettant pas de la réaliser, ils ne pourraient s'affranchir des autres conditions stipulées dans ce traité, et auxquelles on ne peut imputer un pareil caractère;

« Qu'ainsi il est stipulé :

« 1° Que la Compagnie sera déchargée de toute responsabilité, quant aux avaries qui pourraient survenir aux métaux laminés, soit pendant la durée du transport, soit pendant le séjour en gare;

« 2° Qu'elle ne sera passible d'aucune indemnité pour les retards qui viendraient à se produire dans le transport des marchandises, par suite d'encombrement inusité dans les gares;

« 3° Que la Compagnie déclare expressément n'adhérer aux conditions du traité qu'en considération de l'engagement que prend Hubin de ne se servir, sous aucun prétexte, d'une voie autre que le chemin de fer;

« Considérant que ces diverses conditions ne peuvent porter aucune atteinte au principe de l'égalité dans la perception des taxes, la Compagnie est fondée à les imposer à tout expéditeur qui demande à profiter de la réduction de tarif et des autres facilités consenties dans le traité où elles sont stipulées;

« Que les appelants demandant purement et simplement à profiter de ces avantages, sans offrir de se soumettre à aucune des conditions légitimes qui en constituent, pour la Compagnie, la compensation et le prix, elle a été fondée à repousser leur demande et à prétendre qu'ils devaient être déclarés non recevables; Par ces motifs,

« La Cour met l'appellation au néant; ordonne que le jugement dont est appel sortira son plein et entier effet. »

Or, dans l'espèce, il s'agissait d'un traité particulier, tandis que dans l'arrêt du 21 avril 1857, cité page 493, il s'agit d'un traité différentiel. La même raison de décider ne devait donc pas être appliquée à l'un et à l'autre des cas, puisqu'ils ne sont pas les mêmes. Les tarifs particuliers et les traités différentiels ont une base différente, et, pour jouir d'un traité différentiel, il faut donc se trouver au même point de départ de ce tarif différentiel, et non à un point intermédiaire, car alors cette égalité qu'on veut imposer pour tous les expéditeurs n'existe plus évidemment dans l'économie des tarifs, et au préjudice des Compagnies.

299 *bis*. On vient de voir, par ce qui précède, combien les Compagnies de chemin de fer, soit pour les traités particuliers, soit pour les traités différentiels, ont eu à lutter contre les négociants. Elles ont eu aussi un grand nombre de procès à subir de la part de certains industriels demandant des dommages-intérêts par suite de l'établissement des chemins de fer. Il nous suffira, à cet égard, de citer quelques espèces.

Les Compagnies de chemins de fer ne doivent pas une

indemnité aux entrepreneurs de roulage par terre et par eau pour fait d'une concurrence qui est reconnue licite (1).

De même, elles ne sont passibles d'aucune indemnité pour les difficultés éprouvées par le hallage des bateaux (2). (Voy. paragraphe de l'*Expropriation.*)

Les maîtres de poste notamment ont élevé des prétentions qui n'ont pas toujours réussi.

Ainsi, les maîtres de poste n'ont droit qu'à une indemnité de moitié des courses pour les diligences qui, rompant leur traité, prennent les chemins de fer (3).

Est-il dû une indemnité aux maîtres de poste lorsqu'on prend une voiture de voyageurs au chemin de fer pour la conduire à moins de dix lieues entre deux relais (4)? (Résolu affirmativement.)

Il a été jugé, au surplus, qu'on ne peut faire compter dans le

---

(1) Paris, 24, 25 mars et 8 avril 1847; *Gaz. des Trib.*, 9 avril 1847; Paris, 11, 14 et 21 août 1847; *Gaz. des Trib.*, 22 août 1847.

(2) Conseil d'état, 24 mars 1848; *Gaz. des Trib.*, 19 avril 1848.

(3) Trib. de comm. de la Seine, 25 août 1846; *Gaz. des Trib.*, 27 août 1846.

Le droit de 25 c. n'est pas dû au maître de poste relayant lui-même les messageries. (Trib. de com. de la Seine, 22 octobre 1846.)

Les Compagnies de chemins de fer doivent une indemnité aux maîtres de poste pour le transport des voyageurs d'une ville dans une autre par un service particulier lorsqu'à l'aide du chemin de fer on peut tripler la distance et qu'on ne peut plus ainsi être assimilé à un relayeur à petites journées. (Trib. correct. de Montbrison, 27 août 1845; *Gaz. des Trib.*, 7 septembre 1845.)

(4) Justice de paix du 4ᵉ arrondissement, 24 janvier 1847; *Gaz. des Trib.*, 2 février 1847. *Contrà*, Lanoé, *loco citato.*

parcours, le trajet qu'une voiture a fait par un chemin de fer, pour calculer s'il est dû un droit de poste (1).

De même, les voitures ne doivent pas aux maîtres de poste le droit de 25 c. par poste et par cheval, si elles déversent des voyageurs aux chemins de fer après avoir parcouru une distance moindre que celle qui en autorise la perception (2).

Enfin, un chemin de fer ne peut être considéré comme formant une déviation de la route postale, et à ce titre obliger la Compagnie qui en est propriétaire à payer aux maîtres de poste, le droit de 25 c. par poste et par cheval établi par la loi du 25 ventôse an XIII et par le décret du 6 juillet 1806.

Ce même droit ne peut être dû pour l'espace parcouru sur la voie postale entre les bureaux de la Compagnie et le point de départ du chemin de fer par les voitures dites Omnibus (3). Telles sont les questions que l'existence des chemins de fer a provoquées sur ce point. Nous ne nous étendrons pas davantage.

Mais, avant d'aborder de nouvelles questions en ce qui touche les chemins de fer, il est utile de porter nos regards en arrière et de résumer les principaux points de doctrine que nous avons traités.

Comme on l'a vu plus haut, les obligations du commissionnaire de transport, en général, et celles des entreprises

(1) Cass. (ch. crim.), 7 août 1847 ; *Gaz. des Trib.*, 8 août 1847 ; *Sic*, Lyon, 27 janvier 1847 ; *Gaz. des Trib.*, 5 mars 1847.

(2) Cass. (ch. crim.), 23 décembre 1848 ; *Gaz. des Trib.*, 24 décembre 1848.

(3) Décret, 10 brumaire an XIV ; Lyon, 30 mars 1842.

des chemins de fer, en particulier, ont un lien commun qui les soumet le plus souvent aux mêmes règles. Ainsi, les commissionnaires de transport et les Compagnies de chemins de fer sont des entreprises commerciales, et comme telles, elles sont soumises à la juridiction consulaire (1).

L'une et l'autre entreprise est tenue des obligations du dépositaire, puisqu'il y a également détention de la marchandise à transporter (2). Ainsi la responsabilité pour la perte et l'avarie est la même; mais si l'avarie *terrestre* peut être prouvée facilement puisqu'elle suppose la présence de tout ou de partie de la chose, il n'en est pas de même pour la perte.

A cet égard, nous avons eu des questions graves à examiner; nous avons recherché si le commissionnaire de transport est responsable lorsque le colis perdu n'a pas été enregistré, ou bien lorsque la valeur n'en a pas été déclarée (3).

Or, sur ce point, il résulte de la doctrine et de la jurisprudence que si l'enregistrement d'un objet à transporter n'a pas eu lieu, ou si la valeur n'en a pas été déclarée, le commissionnaire ne peut, par ce motif, s'affranchir de toute responsabilité. Mais les tribunaux ne doivent prononcer une condamnation qu'en prenant en considération la position de celui qui fait transporter, et la situation qui a été faite au transporteur par le défaut d'enregistrement

(1) Voyez pages 21-275.

(2) Voyez pages 32, 64, 119, 143, 311 et suiv.

(3) Voyez pages 64, 119, 143.

ou de la déclaration; chaque contestation présente donc des circonstances de fait qui sont livrées à la conscience des magistrats, mais qui sont dominées par cette théorie générale : *le commissionnaire ne doit pas avoir été induit en erreur, et il lui est dû le prix du transport suivant les tarifs et le risque qu'il court.*

Si le commissionnaire est responsable de la perte et de l'avarie, le vice propre de la chose ne peut être à sa charge, car l'accident est alors indépendant de sa volonté.

De ce principe découlent plusieurs conséquences. L'expéditeur doit remettre au commissionnaire les objets à transporter, en bon état d'emballage (1); si l'emballage défectueux indique une avarie menaçante, on peut être soumis à relever le commissionnaire de toute garantie. Dans cette hypothèse sans doute, le transporteur sera tenu de ses faits personnels ou de ceux des personnes dont il répond, mais si l'avarie provient du vice propre de la chose transportée, il n'en répondra pas.

On ne saurait assimiler la stipulation intervenue, à cet égard, entre le commissionnaire et l'expéditeur, à ces clauses de non-responsabilité qui sont énoncées en tête des bulletins de chargement, et qui sembleraient mettre le commissionnaire à l'abri même de ses fautes personnelles. (Voy. page 104.)

Nous avons aussi exposé la doctrine véritable qui nous paraissait résulter de l'article 106 du Code de commerce, et si nous n'avons pas donné à sa signification un sens

---

(1) Voyez pages 46, 198, 349 et suiv.

rigoureux, c'est parce que telle nous semblait être la pensée du législateur. Ainsi, cet article ne doit point constituer une fin de non-recevoir *absolue* à opposer à l'expéditeur (1), puisque le commissionnaire lui même n'y est pas soumis rigoureusement. C'est ce qui résulte, en effet, implicitement d'un arrêt de la Cour de cassation (chambre des requêtes), du 5 mai 1858, qui déclare que si le commissionnaire de transport est tenu, pour dégager sa responsabilité, de prouver le cas fortuit qui a fait périr la chose, cette preuve n'est soumise à aucune formalité particulière, et notamment, l'expertise prescrite par l'article 106 du Code de commerce n'est point exigée à peine de nullité. Ainsi, lorsque le commissionnaire de transport entre les mains duquel la chose a péri, offre de prouver le cas fortuit, il satisfait aux exigences de la loi, et la décision qui le déclare non-recevable, sous prétexte qu'il n'offre pas une preuve légale, applique faussement les articles 97, 98 et 103 du Code de commerce, et viole les dispositions de l'art. 106 (2).

Toute personne répond de ses faits *personnels*, mais elle peut invoquer la force majeure.

La responsabilité qu'encourt le commissionnaire peut donc cesser par l'effet du cas fortuit, or celui-ci ne doit pas être précédé d'une faute. Le cas *imprévu*, en effet, n'est pas la *force majeure, cui resisti non potest*. Ce n'est que dans ces dernières conditions, que le commissionnaire sera protégé contre les conséquences de la perte, de l'avarie et

---

(1) Ou au destinataire.

(2) Cass. req., 5 mai 1858; *Droit*, 6 mai 1858.

du retard (1). Si dès lors la force majeure n'existe pas, le commissionnaire doit, suivant les cas, les dommages résultant de la perte, de l'avarie ou du retard. Ces dommages sont la représentation de la chose confiée au commissionnaire, ils peuvent même se traduire par le laissé pour compte.

Mais le laissé pour compte (2), en général, ne doit point être admis dans le cas d'avarie ou de retard, si l'expéditeur ou le destinataire peuvent être désintéressés par une indemnité et l'attribution de l'objet transporté; l'obligation du commissionnaire est en effet une obligation de faire, et elle se résout en dommages-intérêts proportionnés au préjudice éprouvé. Si le destinataire s'est remplacé (et il doit agir ainsi dans certains cas) l'expéditeur pourra même être tenu de reprendre les objets expédiés.

Jusqu'ici, les principes que nous venons d'exposer conviennent à toute espèce de commissionnaires, mais l'existence des chemins de fer devait faire naître des questions spéciales, que nous avons dû résoudre et qui se rattachent particulièrement à la juridiction (siége social), aux traités particuliers ou différentiels, enfin à la compétence des tribunaux sur l'appréciation du cahier des charges.

En ce qui touche le siége social comme déterminant la juridiction (3), nous avons fait connaître la nécessité de signifier les actes qui intéressent une Compagnie de chemin

(1) Voyez pages 100, 398 et suiv.

(2) Voyez pages 165, 380 et suiv.

(3) Voyez pages 426 et suiv.

de fer au siége social, encore bien que le tribunal du lieu où la marchandise a été livrée puisse être compétent. Il importe, en effet, à une administration de chemin de fer d'être avertie des actes de poursuite dirigés contre elle et de ne pas être ainsi exposée à l'incurie de son agent ou à une défense mal présentée devant un tribunal. Donc, si l'on déclare, au profit de l'expéditeur ou du destinataire, que l'on peut assigner devant le tribunal d'une gare, on doit reconnaître du moins que l'assignation doit être signifiée au siége social ; ainsi l'on respectera la portée des articles 69 et 70 du Code de procédure civile, bien que la Compagnie puisse être traduite devant un tribunal autre que celui du siége social (1), et, si les intérêts du destinataire ou de l'expéditeur sont protégés, ceux de la Compagnie du chemin de fer ne seront pas méconnus.

En ce qui touche les traités particuliers et les traités différentiels et les autres priviléges que les Compagnies de chemins de fer auraient pu s'arroger, nous avons aussi exprimé notre opinion. Nous ne nous sommes pas porté défenseur des traités particuliers qui pouvaient nuire au commerce en général, au profit de quelques-uns ; mais en ce qui concerne les tarifs différentiels qui profitent au

---

(1) Voyez pages 254 et suiv.

Nous devons faire remarquer que lorsque l'article 69 indique, pour l'assignation, un tribunal spécial, il a soin de le mentionner. (Voyez § 1 de cet article.) Or, il n'est rien dit pour les sociétés de commerce ; donc on peut prétendre, à un nouveau point de vue, que l'assignation donnée au siége social d'une société commerciale doit l'être devant le tribunal du lieu de la société.

consommateur, au détriment, il est vrai, de quelques producteurs, nous pensons qu'ils ont leur raison d'être; que le but des chemins de fer étant de rapprocher les distances au profit des masses, ce but ne peut être atteint què par une faveur de tarif appliquée à la plus longue distance au profit de certaines industries.

Enfin, en ce qui touche les autres droits des Compagnies de chemins de fer que nous avons appréciés, il est certain que la libre concurrence doit toujours exister, et que par une coalition quelconque, les chemins de fer ne doivent pas y porter atteinte. Il est juste, en effet, que les divers moyens de transport aient leur vie propre, et que par leur action incessante, ils puissent encore être un contre-poids utile contre ce que le monopole des Compagnies des chemins dé fer aurait de trop exclusif pour la liberté des transactions commerciales. Telles sont, en résumé, les questions principales qui surgissent de l'existence des chemins de fer, et, sans doute, les tribunaux doivent se préoccuper du soin de renfermer dans de justes limites le monopole exercé par les Compagnies, mais comme nous l'avons dit en parlant de l'appréciation du cahier des charges et des tarifs différentiels, il ne faut pas oublier que la création des chemins de fer est appelée à s'harmoniser avec un ordre d'idées et de besoins nouveaux. La mission des Compagnies doit donc être dirigée, mais elle ne doit pas être combattue avec cette seule pensée qu'il faut se montrer hostile à tout monopole.

Les Compagnies des chemins de fer, en prenant possession des lignes ferrées, ont, il est vrai, pris possession presque exclusivement de moyens de transport; mais on le sait aussi,

l'autorité veille, et à elle encore bien plus qu'aux tribunaux, il appartient de diriger cette entreprise commerciale dans la voie la plus large de l'économie sociale et politique.

Enfin, il est une dernière remarque que nous devons faire, c'est que les questions qui surgissent de l'exploitation des chemins de fer doivent toujours être examinées au point de vue des cahiers des charges, et en ce qui touche la compétence, nous renverrons au considérant qu'on lit dans l'arrêt précité du 21 avril 1857 (voy. aussi p. 469).

Après ces observations, nous devons examiner les questions soulevées encore par les chemins de fer en ce qui concerne le droit des voyageurs pour leurs places, la responsabilité que peuvent faire naître les accidents; l'inobservation des lois de police sur les chemins de fer, et enfin les questions ayant trait à l'expropriation et aux actions. Sans doute, ces deux dernières parties, l'*expropriation* et les *actions* ne se rattachent pas directement à notre sujet, *la commission*, nous fournirons cependant quelques notions sur divers points qui nous paraissent devoir intéresser le lecteur. Quant aux questions abstraites, et qui s'éloigneraient trop de notre sujet, nous renverrons aux ouvrages spéciaux.

Nous entrerons ensuite dans l'examen des autres espèces de transport, les postes, la télégraphie, les voitures de place, les omnibus, etc.

§ 17. — DROIT DES VOYAGEURS QUANT A LEUR PLACE DANS LES CHEMINS DE FER.

Sommaire.

300. Les chemins de fer doivent fournir aux voyageurs les places prévues par le cahier des charges (1). Le cahier des charges est en effet la loi des parties.

Mais l'autorité administrative peut seule statuer sur les contraventions relatives à la commodité des voyageurs.

Les tribunaux correctionnels ne sont donc pas compétents, en vertu de la loi du 15 juillet 1845; en effet, on doit distinguer pour le cas où la contravention intéresse la sûreté et l'exploitation du chemin et le cas où elle n'intéresse que la commodité du voyageur (2). (*Vide infrà, contrà*, note 2.)

---

(1) Voyez cass., 10 mai 1844; *Gaz. des Trib.*, 11 mai 1844.

(2) Orléans, 7 juillet 1847; *Gaz. des Trib.*, 15 juillet 1847.

Les peines prononcées par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 sont aussi bien applicables aux contraventions qui concernent la

On contrevient à l'article 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 puni par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, en ne donnant pas à un voyageur la place que lui assurait son billet, alors que la Compagnie ne justifie pas d'un fait de force majeure ou que le train avait atteint son maximum de voitures (1).

---

commodité des voyageurs, qu'à celles qui intéressent leur sûreté. Ainsi, l'inobservation des règlements qui prescrivent à la Compagnie de garnir les voitures de crin au lieu de foin, tombe sous l'application de l'article 21 de la loi citée. Par conséquent, le tribunal correctionnel, saisi de la répression de cette contravention, ne peut se déclarer incompétent, sous prétexte que l'inobservation de cette partie du règlement ne constitue qu'une infraction aux conditions matérielles de l'exploitation, justiciable seulement du conseil de préfecture. (Cass., 6 janvier 1848; D. P., 48-1-43; *contrà*, 7 juillet 1847; D. P., 47-2-152; Dalloz, *Table des Quinze Tables*, 1841 à 1856, p. 104, n° 248.)

(1) Cass., 22 avril 1854; Teulet et Camberlin, 3-287.

L'administration des postes chargée, en vertu du cahier des charges de la concession d'un chemin de fer, de la construction, à ses frais, des voitures appropriées à son service dans les convois spéciaux, n'est pas tenue de la construction et de l'entretien des trucks sur lesquels reposent ces voitures. (Conseil d'État, 27 février 1849; D. P., 49-3-35; Dalloz, *Table des Quinze Tables*, 1841 à 1856, p. 104, n° 261.)

La rétribution de 25 cent. par kilomètre due à la Compagnie, par l'administration des postes, pour chaque voiture placée en sus de la première dans les convois spéciaux, ne s'applique qu'aux voitures contenant les dépêches et les agents nécessaires à leur service. — En conséquence, si les voitures contiennent en outre, soit des voyageurs, soit des marchandises, le prix ordinaire du tarif peut être

Le voyageur a droit, à défaut d'une place en première classe promise, de répéter la somme payée pour se faire conduire à destination, encore bien qu'il ait refusé une place en seconde classe, et ce droit lui appartient en vertu du premier contrat formé avec la Compagnie (1).

On ne peut supprimer au détriment d'un négociant le libre parcours gratuit sur une ligne, si telle est la condition accessoire d'un autre traité pour transport de marchandises (2). (Voyez page 471.)

301. Les Compagnies de chemins de fer doivent faire tout ce qui dérive du contrat intervenu entre elles et les voyageurs. Elles sont tenues, en conséquence, d'accorder au voyageur tout le temps nécessaire pour remplir les formalités imposées aux villes frontières, celle, par exemple, de faire viser les passeports (3).

Le chef de train qui, sans justes motifs, fait descendre

---

exigé pour la location des plates-formes. (Conseil d'État, 27 février 1849; D. P., 49-3-35; Dalloz, *Table des Quinze Tables*, 1841 à 1856, p. 104, n. 262.)

(1) Trib. de comm. de la Seine, 12 octobre 1853; Teulet et Camberlin, 2-380.

(2) Trib. de com. de la Seine, 20 mars 1854; Paris, 18 août 1854; Teulet et Camberlin, 4-16.

Les wagons de troisième classe doivent être couverts. — Arrêté du gouvernement provisoire, du 20 mars 1848.)

Une Compagnie peut toujours supprimer un train qu'aucune convention expresse ne l'oblige à maintenir. (Voy. *Droit*, 1853, n° 104, et *infrà*, p. 538.)

(3) Colmar, 19 mars 1849.

un voyageur de wagon, et l'abandonne sur la voie, doit à ce voyageur la réparation du dommage qu'il lui a causé (1).

372. Le voyageur qui a reçu et payé son billet à une station, avec indication d'heure de départ, a droit, dans le cas où il ne partirait pas à l'heure indiquée, de se faire transporter aux frais de la Compagnie (2).

Si ce droit existait sous l'empire des messageries, il est encore plus rationnel dans l'espèce, car le succès d'une affaire peut être calculé sur l'arrivée d'un chemin de fer.

Cette même question a été résolue affirmativement (3) par le juge de paix du douzième arrondissement de la ville de Paris, le 23 mai 1849, et sur l'appel, le 16 mars 1850, par le tribunal civil de la Seine.

Devant le tribunal civil, on disait que les Compagnies de chemins de fer sont des établissements publics, ayant provoqué et obtenu, pour cause d'utilité publique, l'expropriation des propriétés privées; on ajoutait qu'ils jouissaient d'un monopole incontestable contre lequel il n'est possible à aucune concurrence de lutter; que l'article 42 du cahier des charges, dans l'espèce, obligeait la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans et Corbeil de

---

(1) Trib. civ. de Besançon, 12 novembre 1857; *Gaz. des Trib.*, 24 janvier 1858.

(2) Le 11 juillet 1841, le tribunal civil de la Seine a consacré ce même droit au profit d'un voyageur qui n'avait pu partir par une messagerie.

Voyez *Gaz. des Trib.*, 12 juillet 1841; voyez aussi *Droit*, 1848, n° 160; *Gaz. des Trib.*, 20 juin 1831.

(3) Voy. *Gaz. des Trib.*, 20 mars 1850.

transporter avec exactitude et célérité les voyageurs, bestiaux et denrées, etc.

Ce système fut accueilli par le tribunal.

Les Compagnies de chemins de fer sont donc obligées d'assurer aux voyageurs les moyens de transport dans des voitures de la classe de leur choix, à toutes les heures de départ, non seulement à la station de départ, mais aussi à chacune des stations intermédiaires que les convois doivent desservir, sauf exception résultant d'une autorisation spéciale de l'autorité supérieure, ou de ce que le train aurait atteint son maximum de voitures, ou enfin de force majeure.

Le nombre *suffisant* de voitures exigé pour chaque train par l'article 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, ne consiste pas dans une organisation du service suffisante pour les besoins *présumés* du parcours. Les Compagnies ne peuvent, à cet égard, échapper à la pénalité qui leur est infligée, en s'appuyant sur ce que leur erreur aurait été involontaire ; art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, et 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (1).

303. L'insuffisance de wagons de toutes places est punissable, même lorsque, sans supplément, l'administration du chemin de fer a placé les voyageurs dans des wagons d'un prix supérieur (2).

---

(1) Cass., 22 avril 1854; Lehir, 1854, p. 379; Montpellier, 27 novembre 1854; voyez, sur le transport des animaux, page 305.

(2) Colmar, ch. crim., 23 février 1848; *Gaz. des Trib.*, 18 juin 1848; ordonn. du 15 novembre 1846.

La loi du 15 juillet 1845 condamne ceux qui commettent des fraudes en se plaçant dans les voitures de première classe avec des billets de seconde, ou qui se servent de billets périmés (1).

Si un voyageur porteur d'un billet de troisième classe est monté dans un wagon de deuxième, on ne peut avoir le droit, à l'arrivée, de retenir son bagage. On ne peut que faire constater le fait pour se pourvoir ensuite ainsi que de droit (2).

304. Aucun prix de transport n'est dû sur les bagages que le voyageur a le droit d'avoir avec lui (3). Mais ce bagage ne doit pas être encombrant, et il ne doit pas excéder le poids voulu par les règlements.

---

(1) Trib. correct. de la Seine, 5 avril et 27 mai 1851 ; *Gaz. des Trib.*, 28 mai 1851.

(2) Trib. correct. de la Seine, 27 février 1856 ; Teulet et Camberlin, 5-240.

(3) Justice de paix du premier arrondissement, 23 octobre 1846 ; *Droit*, 20 novembre 1846 ; Lehir, 1847, p. 363.

§ 18. — ACCIDENTS CAUSÉS PAR LES CHEMINS DE FER (1).

Sommaire.

305. Accidents causés aux employés du chemin de fer ou aux ouvriers; responsabilité civile; fautes de l'administration; jurisprudence étrangère;
306. L'emploi accordé après blessures peut-il être retiré pour cause de négligence?
307. Police d'assurance de la Compagnie la *Paternelle*; inventions de la science pour prévenir les accidents;
308. Dommages causés aux choses; compétence des tribunaux de ce dernier chef; bateaux échoués; incendie causé par des flammèches; déclaration à faire en cas d'accident.

305. Nous exposerons ici les accidents occasionnés par les chemins de fer à divers points de vue, accidents qui peuvent naître de l'établissement du chemin de fer par suite des travaux à faire, et accidents qui sont occasionnés aux

(1) La statistique des accidents arrivés sur les chemins de fer démontre que ces accidents sont moins nombreux que ceux qui se produisaient par les premiers modes de transport par terre (les messageries).

Voici, par exemple, l'état des accidents, en Angleterre, sur chemins de fer, en 1856 :

Nombre d'accidents, 43; — nombre de voyageurs tués, 7; — dito blessés, 224; — employés des compagnies tués, 16; — dito blessés, 33. — Total des personnes tuées pendant l'année, 23; — blessées, 257.

En 1857, la statistique révélait les résultats suivants :

Il y a eu, sur tous les chemins de fer du Royaume-Uni, 45 accidents, dont 41 à des trains de voyageurs et 4 à des trains de marchandises. 15 personnes ont été tuées et 349 blessées par accidents,

voyageurs. Nous examinerons aussi les dommages survenus aux objets mobiliers ou immobiliers par la marche des wagons. Mais, sur ces diverses questions, nous nous bornerons à indiquer quelques espèces.

Les dommages-intérêts ne sont pas dus pour blessures occasionnées par les travaux, par exemple, lorsqu'en extrayant des pierres d'une carrière, un ouvrier s'est blessé ; mais il faut que la Compagnie n'ait commis aucune faute (1).

Lorsqu'une Compagnie de chemin de fer a traité avec des concessionnaires qui se sont chargés des travaux à

---

savoir : 11 voyageurs tués et 331 blessés, et 4 employés des Compagnies tués et 18 blessés.

Sur les accidents arrivés aux convois de voyageurs, 23 proviennent de rencontres ; 1 convoi sortant de sa véritable voie, 8 de déraillements, 4 de ruptures d'essieux, de roues, etc., 1 de rupture de freins, 1 d'explosion de chaudière, 1 d'un convoi rentrant trop rapidement dans une gare, et 2 de voitures prenant feu.

Sur les accidents arrivés aux convois de marchandises, 2 sont arrivés par suite de collisions et 2 par suite de déraillement.

8 employés des Compagnies ont été tués et 18 blessés par suite d'accidents qu'ils ne pouvaient prévoir ; 41 ont été tués et 17 blessés par faute de précautions ou par grossière imprudence. (*Journal des Assurances*, 1857, p. 113, et 1858, p. 161.)

(1) Paris, 7 décembre 1841 ; *Gaz. des Trib.*, 7 et 8 décembre 1841.

A la date du 18 août 1857, le trib. civ. de la Seine a jugé qu'un chef de train qui était descendu de sa locomotive, au moment d'un croisement de train, pour s'assurer des causes qui faisaient obstacle à la marche régulière d'une machine, commettait une imprudence dont la Compagnie n'était pas responsable. (*Droit*, 14 et 15 septembre 1857.)

exécuter, la responsabilité civile, dans le cas d'un accident arrivé par la faute d'un agent préposé à la confection de ces travaux, ne peut être invoquée que contre les concessionnaires et non contre la Compagnie (1).

De même, une Compagnie de chemin de fer qui traite à forfait avec un entrepreneur de l'exécution de certains travaux n'est pas civilement responsable de l'homicide par imprudence commis par l'entrepreneur lui-même ou ses ouvriers. Le tribunal de la Seine avait jugé le contraire, le 13 mars 1847, et la Cour de Paris, le 30 avril même année, avait confirmé le jugement; mais la Cour de cassation, le 20 août 1847, cassa le jugement de première instance, et la Cour d'Orléans, 22 novembre 1847, sur le renvoi, maintint la doctrine de la cour suprême (2).

La Cour de cassation avait décidé, notamment, que la Compagnie de chemin de fer ou son surveillant avait pour mission seulement d'examiner si l'on exécutait les travaux mais non de donner des ordres à l'entrepreneur sur le mode d'exécution, circonstance qui seule pouvait faire naître la responsabilité civile.

La responsabilité des accidents sur un chemin de fer privé, est-elle à la charge du propriétaire?

Un accident était arrivé, par suite de la construction d'un chemin de fer, sur la propriété de M. Valery, chemin de fer construit pour l'exploitation spéciale d'une carrière de

---

(1) Paris, chambre des appels correctionnels, 24 novembre 1842 *Droit*, 25 novembre 1842.

(2) *Droit*, 24 novembre 1847.

plâtre, située à Vaux. Cet accident avait causé la mort de l'un des ouvriers lors de l'essai du chemin de fer. On disait pour la responsabilité du propriétaire, qu'il aurait dû se munir de l'autorisation du préfet pour construire un chemin de fer sur une propriété privée; qu'aux termes de l'article 319 du Code pénal il était responsable de l'accident.

Le tribunal correctionnel de Versailles (audience du 21 juin 1836) repoussa l'article 319 précité, qui ne pouvait recevoir aucune application dans l'espèce, attendu qu'aucune faute ne pouvait être imputée à M. Valery. En outre, l'autorisation du préfet, dit le tribunal, n'était pas nécessaire pour un chemin de fer construit sur une propriété privée (1). Les entrepreneurs peuvent être encore responsables pour défaut d'essai de machines.

Ainsi, des entrepreneurs de construction de chemin de fer qui, pour des travaux de remblai, emploient une locomotive de réforme, défectueuse, et que, malgré son état de vétusté et son bas prix, ils n'ont pas soumise préalablement aux épreuves ordinaires, se rendent coupables, par l'explosion de cette machine dont les éclats tuent un ouvrier, d'homicide par imprudence, et sont passibles des peines édictées par le Code pénal, article 319. En outre, ces entrepreneurs sont punissables pour avoir négligé de se conformer aux dispositions réglementaires d'une ordonnance du 22 mai 1843, qui leur prescrit de se munir d'un permis de circulation et de faire revêtir leur machine d'un timbre apparent.

---

(1) *Gaz. des Trib.*, 29 juin 1836.

Vainement on objecterait que la responsabilité de l'inobservation de ces formalités s'arrête à un agent des entrepreneurs et ne peut remonter jusqu'à eux, qui ne sont pas domiciliés dans le département même, où devait s'exercer l'intervention de l'autorité administrative (Code Napoléon, art. 1384.) (1).

La responsabilité civile, du reste, est encourue par une Compagnie de chemin de fer dans la personne de ses ingénieurs auteurs des accidents.

Spécialement, l'ingénieur placé sur une locomotive en qualité de surveillant est, en cas de sinistre, le préposé de la Compagnie, dont celle-ci est responsable (2).

A un autre point de vue, l'arrêt constatant l'imprudence dans l'emploi excessif de la vitesse, surtout à raison de la composition du convoi, de sa longueur, de son poids et des lieux qu'il traverse, juge souverainement une question de fait que la Cour de cassation ne saurait réviser; il s'agissait dans l'espèce du sinistre de Fampoux (3). En outre, l'arrêt qui constate, en fait, que le chef de gare n'a pas pris toutes les précautions qu'il devait prendre pour prévenir le grave accident qui a causé la mort de plusieurs

(1) Colmar, 9 décembre 1856; *Conf.* cass, 22 novembre 1856; *Journ. du dr. crim.*, 1857, p. 69). *Adde* cass., 5 mai 1855 et 28 février 1856, chambres réunies (*eod.* art. 6030 et 6122), 5 juin 1856 (*eod.* art. 6222), et 21 nov. 1856 (D., 56, 1-471). — Voyez encore cass., 15 janvier 1841, 4 juin 1842 et 18 août 1837 (S., 41-1-149, 42, 1-885 et 37, 1-837); Douai, 28 décembre 1846 (P., 1847, 1-375).

(2) Paris, 9 juillet 1841; *Gaz. des Tribunaux*, 17 juillet 1841.

(3) Cass., 24 avril 1847; *Droit*, 25 avril 1847.

individus, et que la négligence dont il s'est rendu coupable est une des causes principales de cet accident, fait une constatation souveraine qui justifie l'application qui lui a été faite des peines portées par l'article 19 de la loi spéciale du 15 juillet 1845, sur les chemins de fer, et qui, par suite, échappe à la censure de la Cour de cassation (1). Mais la responsabilité civile a ses limites. Il faut que le préposé soit dans l'exercice de ses fonctions.

Si donc il résulte des faits retenus à la charge d'un chef de gare du chemin de fer ou de tout autre agent de surveillance assermenté, prévenu d'homicide par imprudence, que le délit poursuivi contre lui n'a été commis par ce chef de gare ni dans l'exercice de ses fonctions, ni à l'occasion de cet exercice, il n'y a lieu par la Cour de cassation d'examiner si ce chef de gare peut être assimilé aux officiers de police judiciaire, et si, à ce titre, il est justiciable de la première chambre civile de la Cour impériale, conformément aux articles 379 et 383 du Code d'instruction criminelle.

On a jugé à l'occasion des voitures dites messageries, que l'autorisation donnée par le gouvernement aux administrations publiques concernant la mise en circulation d'une voiture, ne peut élever une fin de non-recevoir contre l'action des voyageurs lésés par un vice de construction de cette voiture; l'administration, répond dans l'espèce, envers les voyageurs, des accidents arrivés par la

(1) Cass. (ch. crim.), 12 décembre 1857; *Gaz. des Trib.*, 13 décembre 1857.

faute de ses préposés (1). La même décision devrait avoir lieu pour l'entreprise des chemins de fer.

Mais un déraillement survenu sur un chemin de fer ne doit pas être nécessairement présumé le résultat d'un vice de la chose ou d'une faute des employés de l'administration. Par conséquent, cette dernière ne doit pas être déclarée responsable si elle ne fait pas directement la preuve qu'il y a eu force majeure ou cas fortuit (2). Exiger dans l'espèce cette preuve de la part d'une Compagnie de chemin de fer ce serait le plus souvent demander l'impossible.

On a jugé que l'administration d'un chemin de fer appartenant à l'État belge n'est pas civilement responsable du dommage causé aux voyageurs par la faute des employés de cette administration (3), ceux-ci ne sont pas des domestiques dans le sens de l'article 1384 du Code Napoléon.

Déjà le même principe avait été posé par la Cour de cassation belge, le 14 avril 1840, le 10 février 1841. Mais en France, comme on l'a vu plus haut, les administrations publiques sont responsables de leurs préposés (4).

---

(1) Paris, 20 juin 1836; cass., 9 août 1837.

(2) Lyon, 3 mai 1853.

(3) Trib. correct. de Bruxelles, 26 juin 1846.

(4) *Droit*, 14 octobre 1847; voy. aussi cass., 20 janvier 1843; id., 19 juillet 1826; id., 22 juillet 1835, et Grenoble, 13 mars 1834.

Si, en France l'administration d'un chemin de fer, celui-ci du reste n'appartenant pas à l'Etat (sauf après la durée de la concession), est civilement responsable de l'accident éprouvé par un voyageur, la Cour suprême de l'Ohio a décidé récemment qu'une femme n'était d'aucune valeur pécuniaire pour son mari, et qu'un mari qui

306. Une Compagnie qui a accordé 2,000 fr. et un emploi à une personne pour indemnité, à la suite d'un accident, peut retirer cet emploi pour cause de négligence. Le contrat intervenu entre les parties, et qui représentait l'indemnité attribuée au blessé, est donc rompu définitivement par le fait de négligence dans l'emploi qui avait été accordé (1), et l'appréciation de cette négligence appartient souverainement à une cour impériale.

Nous ne nous étendrons pas davantage sur la responsabilité civile que doit subir une Compagnie de chemin de fer lorsqu'un accident arrive à un voyageur; le principe est constant, mais à côté de ce même principe peuvent se placer quelques appréciations de fait. Il nous a suffi d'en indiquer quelques-unes.

307. Nous avons déjà fait connaître que la Compagnie *la Paternelle* assurait contre la perte et l'avarie des objets autrement que par l'incendie. Voici un nouveau mode d'assurance emprunté à notre voisine l'Angleterre, s'appliquant aux risques courus par les personnes sur les chemins de fer.

La Compagnie *la Paternelle* expose comme suit la nécessité et l'avantage de l'assurance de ce chef :

« La création des chemins de fer se lie à tout ce qui intéresse l'activité morale et matérielle de l'homme.

---

vient à perdre sa femme dans un accident de chemin de fer était sans droit pour réclamer à la Compagnie des dommages-intérêts. C'est le cas de dire, *autres lieux, autres mœurs.*

(1) Cass., 19 août 1857; *Droit,* 22 août 1857.

Si les chemins de fer ont d'immenses avantages, ils ont en échange, et comme toutes les choses humaines, leurs inconvénients. Malgré les précautions les plus minutieuses des administrations, malgré la surveillance du gouvernement, des accidents plus ou moins graves, plus ou moins fréquents, ont lieu, et, quelques efforts que l'on fasse, l'avenir ne saurait en être affranchi.

Les sinistres sur chemins de fer ont naturellement fait naître la pensée d'une réparation. Dès 1849, une Compagnie assurant les employés et les voyageurs des chemins de fer, a été constituée en Angleterre. En 1853, des Compagnies ayant le même but se sont formées en Allemagne et en Amérique, et toutes, anglaises, allemandes et américaines, ont trouvé près des administrations de chemins de fer, un utile concours. Il est à désirer qu'il en soit ainsi en France. On comprend, en effet, que garantir les voyageurs contre les éventualités des accidents et contre le préjudice qu'ils peuvent en éprouver, c'est en réalité, aider au développement et au progrès des chemins de fer.

La France, où l'idée théorique de l'assurance contre les accidents avait été primitivement conçue, ne pouvait rester, sous le point de vue pratique, plus longtemps en arrière de l'Angleterre, de l'Allemagne et des États-Unis. La *Caisse Paternelle* a eu l'heureuse pensée de joindre à ses combinaisons d'assurances sur la vie, l'assurance contre les accidents de chemins de fer; elle y a été autorisée par décret impérial du 12 mars 1856.

Dans sa sollicitude éclairée, le gouvernement a déterminé d'une manière précise les conditions de l'assurance,

le montant des primes et le tarif des indemnités pour tous les cas de sinistres. Le mode d'assurance a été combiné de la façon la plus simple, la plus économique. Toute blessure résultant d'un accident de chemin de fer, et entraînant une incapacité de travail, la perte d'un membre, une mutilation ou la mort, donne droit à une indemnité calculée sur les bases les plus larges et les plus équitables.

Ainsi donc, au moyen d'une rétribution extrêmement faible, tout voyageur, quelle que soit sa position personnelle, pourra emporter avec lui la certitude qu'en cas d'accident, lui ou ses héritiers recevront immédiatement, sans difficulté, sans déplacement, sans frais, ni perte de temps, une indemnité qui réparera, autant qu'il est possible de le faire, les conséquences du malheur éprouvé.

Quand la prévoyance est si facile et qu'elle coûte si peu, ce serait une grande faute que de ne pas se mettre à l'abri d'un sinistre qui peut entraîner les résultats les plus graves, et personne ne voudra s'exposer à des éventualités auxquelles le plus léger sacrifice permet d'échapper.

Les assurances contre les accidents se font *au parcours et par abonnement* :

Nous ferons observer que les primes et les indemnités, bien que divisées par classes ou catégories dans les assurances par *abonnement*, sont déterminées par le choix du voyageur et non par la place qu'il occupera dans un convoi : ainsi l'abonné qui aura pris une assurance de 1re classe, pourra voyager dans un wagon de 2e ou de 3e classe et réciproquement.

Nous plaçons ici un tableau indiquant les primes d'assu-

rances par abonnement et les indemnités telles qu'elles ont été fixées par le décret d'autorisation.

TARIF des primes à payer par abonnement sans distinction de places.	CATÉGORIE de l'assurance.	1 AN.	6 MOIS.	3 MOIS.	1 MOIS.
	1re Classe *.	25 »	15 »	9 »	4 »
	2e Classe...	16 »	10 »	6 »	3 »
	3e Classe...	12 »	8 »	5 »	2 »

TARIF des indemnités.	INCAPACITÉ temporaire de travail.	INCAPACITÉ de travail pour toute la vie.	ACCIDENTS suivis de mort
1re Classe(1)......	10 fr. par Jour Jusqu'à 1,200 fr.	15,000 fr.	25,000 fr.
2e Classe.........	6 fr. par Jour Jusqu'à 800 fr.	10,000 fr.	15,000 fr.
3e Classe........	5 fr. par Jour Jusqu'à 600 fr.	7,500 fr.	12,000 fr.

Si l'assurance doit être encouragée en ce qui touche le risque que courent les voyageurs, on ne saurait aussi trop applaudir aux efforts constants de la science pour conjurer les accidents.

On sait que la plupart des accidents et des désastres qui arrivent sur les chemins de fer sont occasionnés par les rencontres de trains. La suppression de ce danger était

(1) Le mot classe s'applique à la prime et à l'indemnité et non à la place occupée par l'abonné dans le convoi de chemin de fer. »

donc un des problèmes les plus importants que le génie humain eût à résoudre. Ce problème, qui intéresse à un si haut degré les administrations des chemins de fer et un innombrable public de voyageurs, MM. Dumoulin, Donnier et C[e] ingénieurs-mécaniciens, paraissent l'avoir résolu de la façon la plus complète par la construction d'un appareil de signaux électriques d'une grande simplicité et d'un prix fort peu élevé (1).

---

(1) Voy. encore les divers moyens fournis par la science contre les accidents des chemins de fer, et mentionnés par M. Meunier, dans son année scientifique (1856), p. 93, et année 1857.

On vient de compléter, sur toutes les machines à grande vitesse du chemin de fer du Nord, l'installation d'un système de signal destiné à établir une communication instantanée et sans déplacement entre les conducteurs et agents de chaque train et le mécanicien qui le dirige.

Ce système consiste dans un sifflet spécial mis en jeu à l'aide d'une corde qui passe sur tous les wagons pour aller aboutir à la vigie du dernier. Cette corde est à portée de tous les conducteurs du convoi, et disposée de manière à ne gêner en rien la composition et la décomposition des trains en route. Le sifflet nouveau, dit *sifflet d'avertissement*, diffère complétement par le son du sifflet d'alarme que porte chaque locomotive, et à côté duquel il est placé près du mécanicien. Il est formé d'un cylindre en laiton ouvert d'outre en outre, avec soupape en bronze et appendice horizontal sur lequel est vissé le sifflet proprement dit. Un levier à deux branches en équerre, dont l'une presse sur la tige de la soupape lorsqu'on tire, d'un point quelconque du train, sur la corde attachée à l'autre branche, fait corps avec ce cylindre d'où elle ne peut s'échapper que par le signal d'avertissement.

Dans l'origine, dit le *Moniteur*, on avait imaginé de disposer les

308. A un autre point de vue que celui déjà indiqué, les Compagnies des chemins de fer sont responsables des accidents causés aux objets d'une nature mobilière ou immobilière, et ces questions ont donné lieu notamment à des exceptions d'incompétence. Ainsi, le tribunal de commerce de Rouen, à la date du 15 juillet 1843, s'est déclaré incom-

---

marchepieds des voitures à voyageurs et des tenders, de manière à permettre aux conducteurs des trains de passer d'une voiture sur l'autre, et d'arriver ainsi jusque sur la plate-forme même du mécanicien; mais ce système était loin d'offrir les avantages de celui dont il vient d'être question, sous le double rapport de la promptitude des signaux et de la sécurité des agents chargés de les transmettre. (*Journal des Assurances*, 1858, p. 69.)

Le 25 avril 1858, l'Empereur des Français a reçu la commission d'enquête sur l'exploitation des chemins de fer, qui a été présentée à Sa Majesté par Son Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

On se rappelle qu'après les accidents qui avaient signalé la fin de l'année 1853, Son Exc. M. Magne avait confié à une commission le soin d'examiner dans tous ses détails l'exploitation des chemins de fer, d'étudier les règlements adoptés et de rechercher les modifications ou les additions dont cette enquête ferait reconnaître la nécessité. Les Compagnies devaient être appelées dans son sein et être invitées à répondre à une série de questions embrassant tout l'ensemble de leur exploitation technique; la commission devait ensuite résumer tous les renseignements sortis de cette enquête et soumettre au ministre le résultat de ses travaux.

Ce programme a été fidèlement rempli. La commission, après avoir consacré plus de cinquante séances à l'audition des Compagnies, à la discussion des propositions à soumettre au ministre, et à la visite des principales gares de Paris, a résumé l'ensemble de

pétent pour juger des accidents arrivés contre les piles des ponts des chemins de fer par défaut d'enlèvement de pierres (1).

Cependant il a été jugé que l'action intentée contre un entrepreneur de travaux de chemin de fer à raison d'un sinistre arrivé en rivière, par suite de la construction d'un pont provisoire pour le transport des matériaux, doit être portée devant le tribunal de commerce et non devant les tribunaux administratifs, parce que l'entrepreneur a agi comme commerçant, et que le sinistre est la conséquence d'un fait de commerce (2). Nous avons examiné cette doctrine en traitant *suprà* de l'abordage.

Au fond, quelle responsabilité peuvent, au surplus, encourir le Compagnies de chemins de fer pour accidents arrivés aux bateaux sous leurs ponts?

---

son enquête dans un rapport dont la rédaction a été confiée à son secrétaire, M. Prosper Tourneux, chef de la division de l'exploitation des chemins de fer.

« Tous ces documents ont été réunis en un volume, qui a été remis à l'Empereur dans l'audience qu'il a daigné accorder à la commission.

Dans les études que nous venons de signaler, on aura tenu compte, sans doute, des appréciations de M. E. A. Duchesne qui, dans son ouvrage sur les chemins de fer et leur influence sur la santé des mécaniciens et des chauffeurs, a exposé des notions d'hygiène professionnelle qui, en cette matière, intéresse la sûreté générale.

(1) *Gaz. des Trib.*, 17 juillet 1843.

(2) Trib. de comm. de la Seine, 25 avril 1849; *Gaz. des Trib.*, 28 avril 1849.

Le 15 avril 1837, le bateau appartenant au sieur Cardon sombra près du pont de Chatou, alors en construction; le sieur Cardon intenta une action en dommages-intérêts contre la Compagnie du chemin de fer de Saint-Germain; action fondée sur l'article 17 du cahier des charges de cette Compagnie annexé à l'ordonnance royale du 9 juillet 1835, lequel n'est que la reproduction de l'ordonnance de 1672 et du décret impérial de 1811. Aux termes de l'article 17 précité, la Compagnie du chemin de fer doit prendre toutes les mesures et payer tous les frais pour que le service de la navigation n'éprouve ni interruption ni entrave; c'est afin de satisfaire à cette obligation que la Compagnie a dû instituer des employés destinés à diriger les bateaux et à opérer le passage du pont qu'elle construit pour son exploitation.

Dans l'espèce, la Compagnie prétendait que les charretiers conduisant les chevaux de traction étaient ceux de Cardon qui en était responsable; mais le tribunal, attendu que le préposé à la conduite du bateau était l'employé de l'administration, que dès lors, pendant ce temps, les charretiers de Cardon devenaient ceux de la Compagnie du chemin de fer, a condamné cette dernière à payer au sieur Cardon, à titre de dommages-intérêts, la somme de 9,000 fr. (1).

Il a été aussi jugé par la Cour de Rouen, 18 mai 1844,

---

(1) Trib. civ. de la Seine (4e ch.), 3 février 1838.

Ce jugement a été confirmé par la Cour de Paris, le 6 juillet 1838. (*Gaz. des Trib.*, 7 juillet 1838.)

que les Compagnies de chemins de fer sont responsables des bateaux qui échouent à leurs ponts ; dans l'espèce, l'entrepreneur avait laissé quelques pieux autour des piles pour les protéger (1).

Les Compagnies de chemins de fer ne sont pas responsables des incendies causés par les flammèches qui s'échappent de la cheminée de la locomotive ou des cendriers (2).

---

(1) Voy. *Gaz. des Trib.*, 19 juin 1844; voy. trib civ. de Rouen, 5 et 7 février 1844.

(2) Trib. correct. de Blois, 25 mars 1847 ; *Gaz. des Trib.*, 29 mars 1847.

Aujourd'hui la disposition des cendriers ou de la cheminée des locomotives obvie à ces inconvénients.

La réception, avant leur mise en activité, des voies de fer doit avoir lieu, même en ce qui concerne les fractions de chemin susceptibles d'une exploitation séparée. (Paris, 1er février 1855 ; D. P., 55-1-190; Dalloz, *Table des Quinze Tables*, 1841 à 1846, p. 103, n° 206.)

L'article 64 de la loi de police sur les chemins de fer prescrit, en cas d'accident, la déclaration à faire par les agents des Compagnies.

Les articles 37 et 44 prévoient aussi les règles à suivre dans le même cas.

§ 19. — CONTRAVENTIONS EN MATIÈRE FISCALE.

Sommaire.

309. L'existence des chemins de fer et le transport sur ces chemins, a donné lieu à des contraventions en matière fiscale qu'il n'est pas inutile de faire connaître, ne fût-ce que *transeundo*.

Ainsi, la chasse aux lapins faite au moyen de collets, en dehors du temps légal, par des tiers en dedans des talus des chemins de fer est considérée comme un quasi-délit (1).

310. Le transport du gibier en temps prohibé constitue une contravention punissable, sans que l'excuse de bonne foi soit admissible; il suffit de la constatation du fait matériel, alors même que le fait matériel n'a pas été à la connaissance du prévenu, et celui-ci ne peut échapper à la poursuite, en faisant connaître l'expéditeur du gibier par lui transporté (2). (Mais voy. *suprà*, p. 356 et suivantes. *Vide infrà*, chap. *De l'Administration des postes*.

---

(1) Trib. corr. de la Seine, 18 juin 1847; *Gaz. des Trib.*, 19 juin 1847.

(2) Ainsi jugé par le tribunal de police correctionnelle de Paris le 27 décembre 1850 contre la Compagnie du chemin de fer du Nord. Voy. aussi Paris, 13 et 27 août 1857; trib. correct. de Paris, 11 juin 1857.

§ 20. — DE LA POLICE DES CHEMINS DE FER.

Sommaire.

311. Lois et ordonnances sur la matière ; autorité compétente ; gardes assermentés ; chauffeurs ; fumeurs ; mécaniciens ; costume ; entrée dans les chemins de fer ; voyageur montant dans un wagon pendant le trajet ; machine de réserve ; machine non essayée ; train non déclaré ; train supprimé ; train ralenti ; éclairage des passages souterrains ;

312. Servitudes ; meules de grain ; constructions voisines des embarcadères, des chemins accessoires ; constructions antérieures à la loi de 1845 ; crimes et délits.

311. En 1845, notamment, l'extension des chemins de fer dut nécessiter des lois et ordonnances sur la matière, et qui devaient pourvoir à la sécurité générale.

Le 15 juillet 1845, parut, en effet, une loi sur les chemins de fer complétée par l'ordonnance du 15 novembre 1846 (1). Ces lois et ordonnances sont encore en vigueur.

---

(1) Sur la police et l'exploitation des chemins de fer on peut consulter :

La circulaire du ministre des travaux publics portant que les commissaires royaux près les Compagnies de chemin de fer sont supprimés, et que leurs attributions seront transférées à des inspecteurs généraux et particuliers. (20 mars 1848 ; D. P., 48-3-31 ; les lois et décrets concernant les commissaires et sous-commissaires préposés à la surveillance des chemins de fer. (Loi 27 novembre 1849, D. P., 50-4-19 ; *eod.*, 27 février 1850 ; décret 27 mars 1851 ; D. P., 51-4-174 ; décret qui abroge le précédent, 22 mars 1852 ; D.

Nous nous occuperons donc, dans ce paragraphe, des contraventions concernant la police des chemins de fer, et des applications de la loi et de l'ordonnance précitées, en citant quelques espèces.

Ces espèces soulèvent aussi certaines questions de compétence que nous ferons connaître.

Les Compagnies sont soumises au contrôle et à la sur-

P., 52-4-137; Dalloz, *Table des Quinze Tables*, 1841 à 1856, p. 103, n° 214.)

Le décret qui soumet à la surveillance de l'administration publique le personnel actif employé par les Compagnies de chemins de fer. (27 mars 1852; D. P., 52-4-125; Dalloz, *loc. cit.*, p. 103, n° 215.)

Le décret concernant les inspecteurs de l'exploitation commerciale des chemins de fer. (26 juillet 1852; D. P., 52-4-211; Dalloz, *loco citato*, p. 103, n° 216.)

Celui qui institue des inspecteurs généraux pour la surveillance de l'exploitation commerciale et le contrôle de la gestion financière des chemins de fer. (17 juin 1854; D. P., 54-4-129; Dalloz, *loco citato*, p. 103, n° 217.)

Le décret qui crée un service spécial de surveillance des chemins de fer. (22 février 1855; D. P., 55-4-118; Dalloz, *loco citato*, p. 103, n° 218.)

Le décret qui crée, à Paris, un commissariat central de police des chemins de fer. (28 mars 1855; D. P., 55-4-118; Dalloz, *loco citato*, p. 103, n° 219.)

Voy. aussi la circulaire du ministre des travaux publics qui détermine les attributions des préfets entre les mains desquels a été centralisé le pouvoir de surveillance des chemins de fer qui traversent plusieurs départements, et qui règle l'exercice de ces attributions. (31 décembre 1846; D. P., 47-3-102; Dalloz, *loc. cit.*, p. 103, n° 222.)

Les concessionnaires sont tenus de supporter les frais extraordi-

veillance de l'autorité administrative pour l'exécution de toutes les clauses des cahiers de charges (1).

Il est donc constant qu'un règlement général fait seulement par le ministre des travaux publics pour leur police, et l'arrêté préfectoral rendu pour son exécution, ne peuvent remplacer les règlements d'administration publique qui doivent être rendus par l'autorité compétente, le chef du gouvernement.

C'est en vertu de ces principes qu'on a agité la question de savoir si un préfet peut valablement défendre de fumer dans les wagons (il s'agissait du chemin de fer de Paris à Rouen). Mais cette question a été résolue négativement par la Cour de cassation, la loi étant muette à cet égard (2). (Voy. p. 533.)

Il est reconnu en effet par cet arrêt que la loi du 2 juillet

---

naires de surveillance auxquels l'exploitation des chemins de fer donne lieu, tels que les traitements et frais de bureau de commissaires spéciaux de police attachés à ce service. (Conseil d'Etat, 3 septembre 1844; D. P., 45-3-72; Dalloz, *loco citato*, p. 103, n° 220.)

Toutes taxes perçues pour le compte de l'Etat, et, par exemple, le recouvrement du traitement et des frais de bureau des commissaires de police spéciaux établis près les chemins de fer, doivent, à moins de dispositions spéciales contraires, être recouvrées comme en matière de contributions publiques. (Conseil d'Etat, 3 septembre 1844; D. P., 45-3-72; Dalloz, *loco citato*, p. 103, n° 221.)

On peut, au surplus, pour les dispositions législatives moins importantes, consulter l'ouvrage de M. Napoléon Chaix (*Répertoire de la législation des chemins de fer*).

(1) Rebel et Juge, n° 402.

(2) Cass. (ch. crim.), 2 mai 1845; *Gaz. des Trib.*, 4 mai 1845.

1840 avait remis à un règlement d'administration publique le soin de régler la police du chemin de fer de Paris à Rouen.

Les mesures de police permanentes ne peuvent donc être prises que par ordonnance du chef de l'Etat (1).

Mais la police correctionnelle peut-elle connaître des infractions aux règlements des chemins de fer ? L'affirmative a été décidée (2).

Les gardes et agents de l'exploitation des chemins de fer peuvent être assermentés, et, dans ce cas, ils ont le droit de verbaliser sur toute la ligne (3).

---

(1) Cass., 10 mai 1844 ; *Gaz. des Trib.*, 16 mai 1844 ; voy. loi du 15 juillet 1845 et règlement du 15 novembre 1846.

En l'absence d'un règlement d'administration publique, les Compagnies de chemins de fer peuvent prendre, dans l'intérieur des dépendances de ces chemins, les mesures de police nécessaires à l'ordre du service, quant au placement dans la gare, des voitures omnibus destinées au transport des voyageurs. (Paris, 29 août, 1849 ; *Droit*, 1er septembre 1849 ; voy. conseil d'Etat, 3 mai 1844.)

(2) Trib. correct. de Mantes, 16 novembre 1843 ; *Gaz. des Trib.*, 17 novembre 1843. La Compagnie fut relaxée de toutes poursuites pour défaut de convois de troisième classe, aucune loi ou règlement d'alors ne l'y obligeant.

(3) Les agents assermentés d'un chemin de fer sont des agents de l'autorité publique. En les insultant, on commet donc envers eux le délit d'outrage. (Voy. art. 483 C. d'inst. crim.; trib. cor. de Châlons-sur-Marne, 22 nov. 1851 ; *Gaz. des Trib.*, 21 déc. 1851.)

Aux termes des lois des 28 pluviôse an VIII, sur la compétence des conseils de préfecture, et de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, si les agents et préposés, dûment assermentés à cet effet, peuvent constater les contraventions aux dispositions de ladite loi, pour être poursuivies devant les conseils de

Après ces observations générales, il n'est pas sans intérêt de mentionner quelques espèces qui ont donné lieu à l'application par les tribunaux de la loi de 1845 et de l'ordonnance de 1846.

Le fait par un chauffeur du chemin de fer de diriger une locomotive en l'absence du mécanicien, dans une manœuvre de gare, n'est prévu ni puni par aucun texte de loi. (Loi du 15 juillet 1845, art. 21) (1).

---

préfecture comme en matière de grande voirie, aucune disposition légale n'attribue aux Compagnies concessionnaires des chemins de fer le droit de poursuivre elles-mêmes les contraventions constatées.

Il suit de là qu'une Compagnie concessionnaire de chemin de fer est sans qualité pour se pourvoir par appel devant le Conseil d'Etat contre un arrêté du conseil de préfecture qui refuse de prononcer la destruction d'une maison construite nouvellement sur un mur de séparation entre la voie de fer et les propriétés d'un particulier.

Il résulte aussi implicitement de cette solution que le droit de demander la réformation de l'arrêté du conseil de préfecture appartenait exclusivement au ministre des travaux publics, à charge par lui de former son recours dans les trois mois de la connaissance par lui acquise de l'arrêté dont il s'agit de poursuivre la réformation. (Conseil d'Etat, section du contentieux, 5 et 12 janvier 1850; *Gaz. des Trib.*, 16 janvier 1850 ; voy. aussi Conseil d'Etat, 29 avril et 13 mai 1853, *Gaz. des Trb.*, 21 mai 1853.)

Les concessionnaires d'un chemin de fer sont sans qualité pour intervenir dans les procès-verbaux faits par leurs agents assermentés. (Conseil d'Etat, 29 avril et 13 mai 1853; *Gaz. des Trib.*, 21 mai 1853.)

(1) Colmar, 8 mars 1856.

L'article 21, dont la prévention demandait l'application, est cependant conçu dans les termes suivants : « Toute contravention aux

Celui qui fume dans la salle des Pas-Perdus de la gare d'un chemin de fer contrevient à l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (1). (Voy. p. 530.)

Un voyageur qui ouvre une portière pendant la marche peut être condamné à une amende (2).

---

ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3,000 fr. » *Adde* sur l'esprit et la portée de cet article les explications données par M. Chasseloup-Laubat, dans son rapport sur la loi du 15 juillet 1845. (Carette, *Lois annotées*, à sa date, p. 73 *ad notam*.) — On invoquait encore à l'appui de l'appel, une décision ministérielle, en date du 28 juin 1847, indiquée dans une notification préfectorale du 9 août suivant. Cette décision porte que : « les Compagnies seront invitées à veiller avec soin à ce que les manœuvres des locomotives dans les gares ne soient jamais opérées par d'autres personnes que les mécaniciens.» C'était donc une simple *invitation* ou injonction aux Compagnies de chemins de fer,.

MM. Rebel et Juge, n° 727 et suivants, enseignent que les tribunaux ont le droit de vérifier si les arrêtés préfectoraux ont été pris dans la limite de leurs pouvoirs.

Au surplus, les arrêtés préfectoraux légaux, et dont nous venons de parler, sont réputés connus des employés lorsqu'ils ont été notifiés aux directeurs. (Cass., 9 mai 1844 ; *Droit*, 10 mai 1844.)

(1) Voyez aussi, sur la défense de fumer dans les wagons, les jugements rapportés dans la *Gaz. des Trib.*, des 23, 25 juillet, 18 août, 1er septembre, 5 novembre, 22 décembre 1847.

(2) Trib. de comm. de la Seine, 22 avril 1847; *Gaz. des Trib.*, 23 avril 1847.

Par qui doivent être montées et conduites les locomotives destinées au transport des voyageurs et des marchandises? Le mécanicien indiqué par les règlements d'administration publique ne peut-il pas, en certains cas, être suppléé par un élève mécanicien?

Le tribunal de Troyes, appelé à statuer sur le procès-verbal du commissaire spécial de surveillance, dressé par application des articles 18 et 74 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui exige que tous les convois soient dirigés par un mécanicien et un chauffeur, avait renvoyé les prévenus de la plainte. Mais sur l'appel, la Cour de Paris, chambre correctionnelle (12 mai 1851), a condamné seulement le chef de traction sous les ordres duquel l'élève mécanicien était parti (1).

Il y a encore infraction à l'article 39 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police des chemins de fer, lorsqu'un sous-inspecteur de l'administration d'un chemin de fer monte sur une locomotive sans être muni d'une permission écrite qui l'y autorise. Il ne suffit pas qu'il ait été autorisé verbalement (2).

Les employés des chemins de fer doivent-ils porter un costume distinctif?

Voici les circonstances de droit et de fait dans lesquelles l'affaire s'est présentée.

L'article 73 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, portant règlement d'administration publique sur la police

---

(1) *Gaz. des Trib.*, 1851, n° 168.

(2) Cass., ch. crim., 6 août 1857; *Gaz. des Trib.*, 7 août 1857.

des chemins de fer, dit notamment que « tout agent employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif. » Mais, à la date du 31 décembre 1845 est intervenue une circulaire ministérielle qui explique que l'obligation imposée par l'article 73 de l'ordonnance précitée ne s'applique qu'aux agents qui se trouvent en contact de près ou de loin avec le public.

Tel est le droit.

Or, voici les faits qui ont donné lieu au procès suivant :

Le 26 mai 1851, M. le commissaire de surveillance administrative dressa contre un sieur Gervais, chef de gare au chemin de fer d'Avignon à Marseille, et pour infraction à l'article 73 précité, un procès-verbal qui fut transmis à M. le procureur de la République près le tribunal d'Avignon.

Le tribunal correctionnel d'Avignon rendit, malgré les poursuites du ministère public, un jugement qui relaxait Gervais. Tout le système des premiers juges reposait sur ce que Gervais n'était pas un employé en rapport avec le public et que l'administration du chemin de fer ne lui avait prescrit aucun costume. Sur l'appel, ce jugement fut infirmé le 27 juillet 1851.

Les juges d'appel dirent que l'article 73 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 était obligatoire *directement* pour l'agent, et qu'en outre, dans l'espèce, le sieur Gervais était, par la nature de son service, en rapport avec le public ; le sieur Gervais fut donc condamné à l'amende (1).

---

(1) Cass. (ch. crim.), 9 janvier 1852.

On ne doit pas introduire des bestiaux sur les voies de fer (1).

Toute personne étrangère au service des chemins de fer, convaincue de s'être introduite dans leur enceinte, d'y avoir circulé ou stationné, même avec la permission du chef de la gare, est coupable de la contravention prévue par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845. Ni le commissaire de police, ni le directeur du chemin de fer ne peuvent accorder de pareilles permissions (2). S'il en était autrement, ce serait porter atteinte aux lois ou aux règlements en pareille matière.

Il est aussi défendu d'admettre des voyageurs dans le tender (3).

---

(1) La défense d'introduire des bestiaux sur les voies de fer par toutes personnes autres que les agents des Compagnies, ne s'applique pas seulement au fait d'amener des bestiaux sur une voie ferrée, mais impose aux riverains l'obligation de pourvoir à ce que leur bétail ne pénètre sur ces voies. Il importe peu qu'il y ait insuffisance de la clôture de la voie, cette clôture servant simplement de délimitation. (Bourges, 24 septembre 1853; D. P., 54-2-202; Dalloz, *Table des Quinze Tables*, 1841 à 1856, p. 104, n° 233.)

Décidé, au contraire, qu'il n'y a infraction à cette défense, qu'au cas où les bestiaux ont été amenés sur la voie ferrée, et non à celui où ils sont entrés eux-mêmes, sous la seule impulsion de leur instinct... Sauf à la Compagnie à se pourvoir par l'action ordinaire en dommages-intérêts. (Trib. de comm. de Saint-Amand, 20 décembre 1853; D. P., 54-3-20; Cass., 19 mai 1854; D. P., 54-1-215; Dalloz, *loco citato*, p. 104, n° 234.)

(2) Montpellier, ch. corr., 24 juin 1850; *Droit*, 31 juillet 1850.

(3) Trib. de comm. de la Seine, 10 mars 1847; *Gaz. des Trib.*, 19 mars 1847. Voy. encore sur les mesures relatives à la sûreté de

Mais y a-t-il contravention dans le fait d'un voyageur qui monte dans un wagon pendant le trajet? Résolu négativement, ce cas n'étant pas expressément prévu par l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui complète la police des chemins de fer, art. 61, 63 (1).

L'absence d'une machine de réserve constitue une contravention à l'ordonnance du 3 mai 1843, art. 86 (2).

L'ingénieur doit être condamné à une peine pour livraison de machines non essayées préalablement (3).

---

la circulation sur les chemins de fer, Rebel et Juge, n° 628 et suivants.

(1) *Gaz. des Trib.*, 4 janvier 1848.

(2) Trib. correct de la Seine, 22 août 1844; *Droit*, 23 août 1844.

(3) Trib. correct. de la Seine, 21 décembre 1847; *Gaz. des Trib.*, 22 décembre 1847; voy. aussi 1er septembre 1847.

L'obligation de faire recevoir par l'administration, avant de les livrer à la circulation, les voies de fer nouvelles, incombe aux Compagnies et non aux ingénieurs. — Par suite, c'est contre le directeur et l'inspecteur de la Compagnie, et non contre l'ingénieur, que doivent être exercées les poursuites à raison d'accidents provenant de l'exploitation du chemin de fer, avant sa réception, si, d'ailleurs, ils ne sont pas le résultat d'un vice de construction. (Cass., 1er février 1855; D. P., 55-2-189; Dalloz, *loc. cit.*, p. 103, n° 203.)

Lorsqu'il résulte des conditions dans lesquelles une Compagnie a traité avec un ingénieur pour la construction d'une voie de fer, que la voie devra être construite non-seulement d'après les règles de l'art, mais encore de manière à être en rapport avec un ancien matériel roulant que la Compagnie se propose d'employer, l'inexécution de cette dernière partie de son obligation, rend l'ingénieur responsable des accidents que le défaut de rapport viendrait à occasionner. (Même arrêt; Dalloz, *loco citato*, p. 103, n° 204.)

Dans l'espèce, il devrait être décidé ainsi, au profit de la Compa-

Le train extraordinaire non autorisé doit être déclaré au commissaire spécial du lieu du départ et non pas seulement à son agent (1).

Nous avons dit (p. 507) qu'une Compagnie de chemin de fer a le droit de supprimer un train si elle n'est pas obligée de le maintenir (2).

---

gnie, alors même que celle-ci aurait à s'imputer d'avoir exploité la voie avant de l'avoir soumise à la vérification préalable de l'administration, et que le vice relatif de construction qui a donné lieu à l'accident fût de nature à être, dans cette vérification, l'objet d'une constatation qui aurait eu pour résultat de faire faire en temps utile les réparations nécessaires. (Même arrêt; Dalloz, *Table des Quinze Tables*, 1841 à 1856; p. 103, n° 205.)

(1) Trib. de Versailles, 26 janvier et 8 février 1848; *Gaz. des Trib.*, 28 janvier et 9 février 1848; Nîmes, 23 novembre 1848.

(2) Paris, 7 avril 1853; *Gaz. des Trib.*, 4 mai 1853.

L'infraction aux règlements concernant le nombre des portières des wagons de troisième classe, la dimension des places réservées aux voyageurs dans ces wagons, et la hauteur ainsi que la largeur des voitures de première et de deuxième classe, est punissable comme intéressant la sûreté des voyageurs. (Orléans, 7 juillet 1847; D. P., 47-2-152; Dalloz, *Table des Quinze Tables*, 1841 à 1856, p. 104, n° 249.)

L'obligation de lier entre elles par des tampons à ressort les voitures entrant dans la composition des trains de voyageurs est applicable aux voitures portant des marchandises et faisant partie d'un train mixte marchand à la vitesse des voyageurs, aussi bien qu'aux voitures mêmes des voyageurs. (Orléans, 24 juin 1851; D. P., 52-2-22; cass., 19 février 1852; D. P., 52-5-91; Dalloz, *loc. cit.*, p. 104, n° 250.)

Mais les chefs de gare des Compagnies de chemins de fer ne sont

La question de savoir si un convoi de chemin de fer a subi un ralentissement tel, que le convoi ait dû être considéré comme s'arrêtant, ce qui, aux termes de l'article 32 du règlement du 15 novembre 1846, sur les chemins de fer, obligeait le conducteur à aller faire un signal d'arrêt à 500 mètres en arrière, est une question livrée à l'appréciation souveraine des juges du fond (1).

Aux termes de l'article 1er de la loi du 15 juillet 1845, les chemins de fer construits par l'Etat appartiennent à la grande voirie. Les stations et toutes les voies accessoires indispensables à l'exploitation de la voie de fer sont en conséquence soumises aux règles qui régissent la grande voirie (2).

Ainsi on doit éclairer les passages souterrains sous peine de contravention aux règles précitées (3).

311. Aux décisions de principe et d'espèce déjà indiqués,

---

responsables des contraventions à l'ordonnance de police du 15 novembre 1846, qu'autant qu'elles sont leur fait personnel et spontané, et non lorsqu'ils les ont commises d'après les ordres des chefs sous l'autorité desquels ils sont placés : dans ce dernier cas, ceux-ci répondent seuls desdites contraventions. (Trib. de comm. de Carpentras, 5 janvier 1855; D. P., 55-3-7; Dalloz, *loco citato*, p. 104, n° 251.)

(1) Cass., 20 août 1847; *Droit*, 22 août 1847.

Le signal d'arrêt doit être fait, alors même que c'est par l'épuisement de la vapeur qu'a lieu la cause du ralentissement.

(2) Conseil d'État, 17 juin 1848; *Droit*, 6 août 1848.

(3) Trib. correct. de Rouen, 1er février 1844; *Droit*, 3 février 1844.

et qui sont relatives à la police des chemins de fer, nous ajouterons quelques observations sur certaines servitudes qui ont été imposées aux personnes voisines de l'exploitation des chemins de fer, dans un intérêt de sécurité générale (1).

Il est défendu d'établir des meules de grains dans une certaine distance des chemins de fer (2). Il en est de même pour les constructions, mais la loi du 15 juillet 1845 n'est pas applicable aux constructions élevées près d'un embarcadère (3).

La disposition de l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845, qui interdit d'élever des constructions dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer n'est pas non plus

---

(1) C'est aux préfets qu'il appartient de donner alignement pour construire le long des chemins de fer, et les arrêtés qu'ils prennent à cet égard ne sont pas subordonnés à l'approbation du ministre. (Conseil d'Etat, 16 avril 1851; D. P., 51-3-35; Dalloz, *loco citato*, p. 104, n° 252.)

(2) Rebel et Juge, n° 603.

L'interdiction d'établir à moins de 20 mètres de distance du bord extérieur de la clôture de la voie de fer aucun amas de matières inflammables, fait obstacle à ce que la Compagnie laisse les herbes du fossé former un dépôt de matières d'une combustion prompte et facile. (Bordeaux, 13 décembre 1854; D. P., 55-2-290; Dalloz, *loco citato*, p. 104, n° 256.)

...... Ou à la reconstruction des couvertures en chaume qui existaient, dans le rayon prohibé, avant la promulgation de la loi. (Conseil d'Etat, 27 août 1854; D. P., 55-3-39; Dalloz, *loco citato*, p. 104, n° 257.)

(3) Conseil d'Etat, 29 avril et 13 mai 1853; *Gaz. des Trib.*, 21 mai 1853.

applicable aux chemins accessoires tels que ceux destinés aux stations (1).

L'arrêt de Rouen qui le décide ainsi se fonde sur l'appréciation faite par le conseil de préfecture décidant que les deux paragraphes de l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845 ne prennent pour point de départ de leurs prescriptions que le principal établissement de chemin de fer et non les dépendances.

La disposition prohibitive de l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845 régit-elle aussi les constructions faites avant sa promulgation?

Aux termes de l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, aucune construction, autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer; mais cette disposition n'a eu d'effet que pour l'avenir, et, pour les constructions faites antérieurement, toute liberté a existé; les propriétaires ne sont pas obligés de se conformer aux alignements donnés par les préfets (2).

---

(1) Rouen, 8 novembre 1847; *Droit*, 10 novembre 1847.

La défense d'établir dans une distance de 2 mètres d'un chemin de fer aucune construction autre qu'un mur de clôture, s'applique aux jours et issues dans un simple mur de clôture. (Conseil d'Etat, 16 avril 1851; D. P., 51-3-35; Dalloz, *Table des Quinze Tables*, 1841 à 1856, p. 104; n° 253.)

(2) Conseil d'Etat section du contentieux, 6 et 13 avril 1850; *Gaz. des Trib.*, 1er mai 1850.

Voyez aussi, sur les servitudes relatives aux chemins de fer, Rebel et Juge, nos 587, 598 et suiv.

Le bénéfice des circonstances atténuantes peut être appliqué aux crimes, délits et contraventions commis en matière de police des chemins de fer (1).

---

(1) Rebel et Juge, n° 729.

Sur les crimes, délits et contraventions en matière de chemins de fer; voy. mêmes auteurs, n° 741 et suivants, et sur les faits de négligence, d'imprudence, « le législateur, disent MM. Rebel et Juge (page 378, n° 714), ne s'est pas contenté de punir les actes commis dans des intentions coupables. La société, en effet, ne serait pas suffisamment protégée, si les faits de négligence ou d'imprudence n'étaient pas encore frappés par des peines plus ou moins sévères. Il faut que chaque citoyen sache veiller sur lui-même, qu'il connaisse et qu'il exécute les lois et règlements établis dans l'intérêt de tous, et dont la violation ou l'inobservation peuvent amener des conséquences fâcheuses et souvent même de graves accidents. Le Code pénal contient à cet égard des dispositions expresses. La loi nouvelle devait nécessairement en reproduire d'analogues ; tel est le but de l'article 19 ainsi conçu :

« Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement, et d'une amende de 50 à 1,000 francs. — Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de 300 à 3,000 fr. »

Dans ce paragraphe, nous avons parlé du règlement du 15 novembre 1846 comme complétant la police des chemins de fer; la commission d'enquête dont il est fait mention page 523 en propose la révision.

§ 21. — DE L'EXPROPRIATION ET DES DOMMAGES QUI EN RÉSULTENT.

Sommaire.

312. Les Compagnies doivent une indemnité pour le préjudice que cause l'établissement des chemins de fer; espèces diverses;
313 Point de départ des intérêts de l'immeuble exproprié;
314. L'Etat a-t-il droit à une indemnité pour le terrain dont il est dépossédé?
315. Droit des concessionnaires de mines;
316. Obligation pour les Compagnies de ne pas détourner le cours des eaux;
317. Les Compagnies de chemins de fer subrogées au lieu et place de l'Etat doivent-elles indemnité pour gêne apportée à la navigation?
318. Une Compagnie de chemin de fer peut-elle agrandir ses gares par voie d'expropriation?
319. L'exproprié peut-il reprendre le terrain dont il est dépossédé si la Compagnie n'exécute pas les travaux de construction?
320. Quelle est, en général, la portée du décret qui autorise l'expropriation pour ouvrir une voie de communication?
321. Compétence de l'autorité administrative.

312. Il ne peut entrer dans le cadre de notre travail d'apprécier les diverses questions qui surgissent de l'expropriation pour cause d'utilité publique; la loi de 1841 et celles antérieures ont donné lieu à des prétentions assez nombreuses pour faire naître des ouvrages complets et spéciaux sur la matière, auxquels nous sommes nécessairement forcé de renvoyer le lecteur (1).

Mais quoique nous n'abordions pas la matière en entier,

(1) Voy. en effet, notamment, Gabriel Dufour, *de l'Expropriation*.

nous ne pouvons cependant passer sous silence certains principes d'indemnité qui ont été consacrés au profit des personnes qui éprouvent un préjudice, et à l'occasion des travaux nécessités par l'expropriation.

Ainsi, les Compagnies des chemins de fer doivent une indemnité au propriétaire d'une maison qui se trouve encaissée par suite de leurs travaux en exhaussement d'une route (1).

Si, par le fait de l'établissement d'un chemin de fer, des dégradations sont faites à des chemins vicinaux, la commune a une action contre la Compagnie du chemin de fer ou contre les entrepreneurs pour réparation du dommage qu'elle a subi (2).

De même, lorsqu'une Compagnie concessionnaire d'un chemin de fer s'est engagée à exécuter tous les travaux nécessaires à l'établissement d'un chemin de fer, elle doit la subvention spéciale, pour la réparation des chemins vicinaux, à raison des dégradations qui ont été causées par les transports effectués pour ces mêmes travaux (3).

Voici une espèce analogue dans laquelle se révèle la compétence du juge du référé (art. 800 et suiv. du Code de procédure civile) :

La Compagnie du chemin de fer de Saint-Germain ayant

---

(1) Conseil d'Etat, 2 et 16 mars 1844; *Gaz. des Trib.*, 20 mars 1844.

(2) Conseil d'Etat, 21, 22 et 28 décembre 1849 ; *Gaz. des Trib.*, 4 janvier 1850 ; voy. aussi *Gaz. des Trib.*, 9 novembre 1842.

(3) Conseil d'Etat 27, 28 décembre 1849 et 5 janvier 1850; *Droit*, 11 janvier 1850.

mis en circulation, pour les besoins de la construction et de l'exploitation de ce chemin, un nombre considérable de voitures, les rues d'Orléans et des Dames des Batignolles éprouvèrent des dégradations ; la commune assigna M. Péreire, directeur de la Compagnie, afin de rétablissement des deux rues dans un bon état de viabilité. La cause portée au rôle du tribunal civil de la Seine fut remise après vacations, c'est alors que la commune introduisit un référé pour voir nommer expert. L'ordonnance de référé qui faisait droit aux prétentions de la commune fut frappée d'appel; on prétendait que le juge du référé avait excédé ses pouvoirs, mais la Cour de Paris (audience du 12 octobre 1837) n'a pas accueilli cette prétention et a confirmé l'ordonnance de référé (1).

313. Les Compagnies doivent-elles les intérêts des indemnités depuis le jour où elles sont autorisées à prendre possession du terrain exproprié?

C'est dans les circonstances suivantes que cette question a été jugée :

Le marquis de Las Marismas réclamait, le 22 mai 1840, devant la 1re Chambre du tribunal civil de la Seine, les intérêts de la somme à lui due après expropriation, par une Compagnie de chemin de fer. Mais on disait que la décision du jury était souveraine, qu'elle ne pouvait recevoir aucune extension directe ou indirecte ; Me Baud ajoutait que M. Aguado avait exposé devant le jury tous les torts dont il croyait avoir à se plaindre, et qu'en définitive il ne lui était

(1) *Gaz. des Trib.*, 13 octobre 1837.

dû que la somme de 130,000 fr.; mais le tribunal considérant que les intérêts sont dus à partir de l'entrée en jouissance, condamna la Compagnie du chemin de fer à payer les intérêts de la somme de 130,000 fr., à partir du mois de décembre 1838, époque à laquelle la Compagnie avait pu commencer les travaux (1).

314. Comment un Etat doit-il être indemnisé du terrain dont on le dépossède pour la construction d'un chemin de fer?

Le jury d'expropriation avait pensé que l'Etat devant, après l'expiration de quatre-vingt-dix-neuf ans fixés pour la durée du privilège du chemin de Fer de Versailles (rive gauche), rester propriétaire de la voie, il rentrerait nécessairement, à cette époque, dans la portion de terrain qu'il était forcé d'abandonner pour la construction du chemin. Ainsi, il considérait l'Etat comme privé temporairement d'une partie de sa propriété avec changement de destination et il lui allouait seulement, par une rente, une indemnité temporaire qui devait être servie jusqu'au moment où l'Etat rentrerait dans la propriété concédée.

La Cour de Paris, à la date du 19 décembre 1838, a pensé le contraire; en effet, il n'y avait pas d'exception à faire. Si l'Etat doit devenir propriétaire après quatre-vingt-dix-neuf ans, c'est en vertu d'un droit nouveau et spécial et comme compensation de celui accordé à la Compagnie de percevoir un péage; mais dans l'état des choses et en l'absence de toute disposition contraire aux prescriptions de

(1) *Gaz. des Trib.*, 10 et 17 février 1840.

la loi en matière d'expropriation, il fallait allouer une indemnité réelle à l'Etat comme à un simple particulier (1).

315. La concession d'une mine confère-t-elle au concessionnaire une propriété telle, que dans le cas où la ligne d'un chemin de fer vient à la traverser, il a droit à une indemnité à titre d'expropriation pour utilité publique? Il faut répondre affirmativement.

Tel est en effet le principe de droit consacré avec raison par l'arrêt d'admission de la chambre des requêtes, du 18 mai 1836, contre un arrêt de Lyon, (17 avril 1835), qui refusait l'indemnité par le motif que la concession d'une mine ne confère pas tous les effets d'une propriété entière (2).

Mais il a été jugé que les concessionnaires d'une mine, auxquels il est interdit, par mesure administrative, d'exploiter la mine dans le voisinage du passage souterrain d'un chemin de fer nouvellement concédé à travers le périmètre de la mine, n'ont pas droit à une indemnité pour le préjudice que cette interdiction leur fait éprouver. Cette interdiction ne devant pas être assimilée à une expropriation pour cause d'utilité publique, on peut opposer, aux concessionnaires de la mine, la nature exceptionnelle de leur propriété et faire considérer l'interdiction du droit d'exploiter, comme une mesure de police autorisée par l'article 50 de la loi du 21 avril 1810. L'article 11 de la

---

(1) *Gaz. des Trib.*, 20 décembre 1839.

(2) *Gaz. des Trib.*, 19 mai 1836; voy. aussi *Gaz. des Trib.*, 9 septembre 1833.

même loi qui défend l'exploitation des mines dans la distance de 100 mètres des habitations et clôtures murées, est applicable aux établissements formés après la concession de la mine, et notamment aux routes souterraines pratiquées dans le périmètre de la mine (1).

Cette décision peut paraître empreinte de sévérité, mais elle est l'expression de la pensée du législateur.

De même, une Compagnie de chemin de fer ne doit au concessionnaire de la mine, ni au propriétaire du tréfonds, aucune indemnité ni redevance pour la portion de mine non exploitée au-dessous de la voie de fer, lorsque cette voie a son assiette sur le sol à ciel ouvert et non dans le sein de la terre en souterrain. En effet, lorsque le chemin de fer, au lieu de pénétrer dans la mine, passe au-dessus d'elle, aucun préjudice n'est causé au concessionnaire ni au propriétaire redevancier, qui sont tenus, au contraire, le premier du moins, de conserver au toit de la mine toute sa solidité pour supporter la surface parcourue à ciel ouvert par la voie ferrée. Cette obligation du concessionnaire résulte des articles 639 et 640 du Code Napoléon, et des articles 44, 47 et 50 de la loi du 21 avril 1810, sur les mines (2).

316. Une Compagnie de chemin de fer ne peut détruire,

---

(1) Dijon, 25 mai 1838 ; *Droit*, 1838, n° 849.

Cet arrêt a été rendu sur le renvoi de la Cour suprême qui avait cassé, dans cette même affaire, l'arrêt de Lyon précité.

(2) Cour de cass., ch. req., 25 mars 1851 ; *Gaz. des Trib.*, 28 mars 1851.

dans son parcours, les tuyaux qui servent à porter de l'eau dans une propriété voisine.

Il s'agissait, dans l'espèce, des droits réclamés par un hospice, et l'intérêt était motivé par le grand préjudice causé à l'établissement.

Fondé en 1784, l'hospice de Saint-Cloud, établi par la reine Marie-Antoinette, a été toujours, depuis, en jouissance du trop plein des eaux du château de Montretout. La Compagnie du chemin de fer de Versailles crut pouvoir détourner ces eaux sans en priver pourtant celui qui les recevait antérieurement ; mais, plus tard, elle se les appropria. C'est alors que, se fondant sur des titres de 1646 et 1773, l'hospice de Saint-Cloud revendiquait son droit. Référé fut introduit et les parties furent renvoyées à se pourvoir. Sur l'appel de l'ordonnance de référé devant la Cour, et le 23 juillet 1851, provision fut accordée au titulaire appuyé par la possession de fait, mais l'interprétation du titre de la propriété et l'appréciation du caractère de la possession furent réservées aux juges du principal (1).

317. Une Compagnie de chemin de fer qui, en vertu de la concession qu'elle a obtenue se trouve substituée vis-à-vis des tiers au lieu et place de l'Etat et subrogée dans les droits que les lois et réglements lui confèrent, ne peut être tenue à aucune indemnité, du moins par la voie contentieuse, à raison des entraves que certains travaux nécessaires à l'établissement de la voie de fer apporteraient à la navigation (2).

---

(1) *Gaz. des Trib.*, 24 juillet 1851.

(2) Conseil d'Etat, 11 mars 1848 ; *Droit*, 18 avril 1848.

En ce qui concerne la navigation, au surplus, il appartient à l'administration de déterminer, dans l'intérêt général, la nature et la disposition des ouvrages à établir dans le lit et sur les bords des rivières navigables et flottables, et les changements, apportés par l'Etat à ces rivières, ne peuvent donner lieu à une demande en indemnité contre lui, qu'en cas de dommage direct et matériel causé aux tiers.

L'établissement d'une arche marinière à telle ou telle hauteur ne peut donc être l'objet d'une demande en indemnité contre l'Etat, sous prétexte que, en temps de crue, l'insuffisance de hauteur de l'arche marinière occasionne des chômages forcés à la navigation, et cause même un préjudice grave.

Ainsi une Compagnie de bateaux à vapeur n'est pas fondée à attaquer en dommages-intérêts une Compagnie de chemin de fer qui, sur les plans approuvés par l'administration, a établi l'arche marinière dans des conditions qui, dit-on, nuisent à la navigation en temps de crue (1).

318. Le droit d'expropriation concédé à une Compagnie adjudicataire d'un embranchement de chemin de fer, n'autorise pas la Compagnie adjudicataire de la ligne principale à agrandir ses stations et ses gares par voie d'expropriation lorsqu'elle n'a pas elle-même le droit d'exproprier (2).

La faculté accordée à une Compagnie concessionnaire

---

(1) Conseil d'Etat, section du contentieux, 14 juin, 25 et 26 juillet et 2 août 1851 ; *Gaz. des Trib.*, 2 septembre 1851.

(2) Cass. civ., 27 février 1849 ; *Droit*, 28 février 1849.

d'un chemin de fer, de modifier les plans primitifs, en cours d'exécution des travaux, avec l'approbation préalable de l'autorité supérieure, doit être combinée avec l'obligation imposée à cette Compagnie de mettre les travaux à fin dans un délai déterminé par la loi de concession. L'arrêt de cassation (1) qui le décide ainsi invoquait les articles 3 et 22 du cahier des charges qui, en effet, interdisaient à la Compagnie le droit qu'elle prétendait exercer.

319. L'exproprié peut-il toujours reprendre son terrain en cas d'inexécution du chemin? — Sans doute, le droit de l'exproprié reste entier si on n'a pas rempli à son égard les conditions de l'expropriation. Mais lorsqu'il a reçu le prix du terrain exproprié, il doit être considéré comme complétement désintéressé. Dès lors il ne peut, en abandonnant le prix touché, revendiquer la propriété du terrain exproprié (2).

320. Si le droit d'expropriation peut, en général, porter atteinte à la propriété, ce droit a pourtant ses limites. Ainsi, le décret qui autorise l'ouverture d'une voie de communication n'a d'autre objet que de déclarer l'utilité publique, et le jugement qui prononce l'expropriation transfère seul la propriété de l'immeuble exproprié à l'expropriant.

En conséquence, le propriétaire de cet immeuble conserve jusque-là l'intégralité de ses droits; il peut donc dis-

(1) Cass., 10 et 11 mai 1847; *Droit*, 20 mai 1847.

(2) Trib. civ. de la Seine (1re ch.), 12 août 1845; *Gaz. des Trib.*, 13 août 1845.

poser de la jouissance ou de la propriété dudit immeuble à titre de bail, de donation ou de vente (1).

321. L'expropriation a fait naître aussi des questions de compétence, nous n'en mentionnerons que quelques-unes.

Une société de chemin de fer qui, en établissant un tunnel, a compromis la solidité de constructions voisines, doit-elle être poursuivie, par les propriétaires qui souffrent de ces travaux, devant les tribunaux ordinaires ou devant le conseil de préfecture, encore bien que des conventions intervenues entre la Compagnie et les propriétaires aient substitué un passage superficiel à un passage souterrain, sans toutefois modifier le tracé du chemin?

Dans ce cas, la Compagnie doit être poursuivie devant le conseil de préfecture que la loi a investi d'un pouvoir spécial à cet effet (2).

Un tribunal civil est incompétent pour connaître des contestations de toute nature qui peuvent s'élever sur l'occupation *temporaire* d'un terrain exproprié pour cause d'utilité publique, ainsi que sur l'indemnité due pour cette occupation, si l'autorisation d'occuper ces terrains a été donnée avant le jugement dont est appel, et quoique l'occupation ait précédé l'autorisation.

Mais l'autorité judiciaire est compétente pour prononcer sur la réintégration d'un propriétaire *dépossédé* avant qu'une indemnité préalable ait été réglée et acquittée.

---

(1) Trib. civ. de la Seine, 1re ch., 12 et 18 mai 1857; *Gaz. des Trib.*, 19 mai 1857.

(2) Cass., req., 3 mars 1846; *Droit*, 6 mars 1846.

Dans ce dernier cas, on ne peut se pourvoir en référé pour empêcher que les travaux causant le trouble soient commencés ou continués; le juge des référés n'est pas compétent pour ordonner la démolition des travaux opérés ; ne pouvant statuer que provisoirement, il excéderait ses pouvoirs en ordonnant une destruction qui rendrait illusoire le renvoi au principal (1).

L'arrêt qui juge ainsi pose nettement la question de compétence ; voici ses considérants :

« Considérant que les parcelles de terrain dont il s'agit ont été régulièrement expropriées pour cause d'utilité publique; mais que la prise de possession par la Compagnie du chemin de fer était subordonnée au règlement et au paiement de l'indemnité préalable due au propriétaire;

« Que dans cet état, la Compagnie, d'une part, a effectué des dépôts de matériaux sur une partie des terrains expropriés, et a ainsi occupé temporairement ledit terrain, et que d'une autre part elle a effectué des travaux définitifs de maçonnerie sur une autre partie des terrains expropriés dont elle a ainsi pris possession définitive;

« En ce qui touche l'occupation temporaire :

« Considérant que, si elle a d'abord eu lieu sans l'autorisation administrative, cette autorisation a été accordée avant le jugement dont est appel, dans lequel elle se trouve visée; que dès lors les contestations de toute nature qui pouvaient s'élever sur ladite occupation, ainsi que sur l'indemnité due pour icelle, devaient, aux termes des lois sur

---

(1) Paris, 2 avril 1842 ; Lehir, 1842, p. 247.

la matière, être portées devant l'autorité administrative seule compétente pour y statuer.

« En ce qui touche les travaux définitifs opérés sur les terrains expropriés :

« Considérant que ces travaux constituaient une véritable prise de possession par la Compagnie ; que cette prise de possession ne pouvait avoir lieu sans qu'au préalable l'indemnité eût été réglée et acquittée ; etc., etc.

Ainsi l'appréciation des dommages causés à une propriété voisine, par l'exécution de travaux d'utilité publique autorisés par le gouvernement, appartient exclusivement aux juridictions administratives, et la compétence des tribunaux civils ou du jury ne peut exister qu'autant qu'il y a dans ce cas, vis-à-vis des demandeurs, expropriation proprement dite, c'est-à-dire dépossession et privation d'un droit réel (1).

Spécialement : la suppression partielle ou interception des rues riveraines de terrains vendus par une ville, suppression ou interception nécessitée par l'exécution d'un chemin de fer, n'entraîne pas une action en indemnité devant les tribunaux civils ; ces travaux étant entrepris avec l'autorisation du gouvernement et les acheteurs des terrains vendus par la ville n'ayant, sur les rues interceptées ou supprimées, ni droit de propriété, ni droit de servitude (2).

---

(1) Loi des 16-24 août 1790, 28 pluviôse an VIII, 16 septembre 1807.

(2) Lyon 12 juillet 1857 ; *Droit*, 2 octobre 1857.

§ 22. — DES ACTIONS; DROITS ET OBLIGATIONS DES ACTIONNAIRES.

Sommaire.

322. Obligation de verser le montant des souscriptions;
323. A qui appartient le droit de contrôler les actes de la société?
324. Exceptions que ne peuvent élever les actionnaires; *in notis*, droit des banquiers correspondants des Compagnies; les récépissés d'actions peuvent-ils être endossés? Valeur de la lettre de demande et de la lettre d'acceptation; principes du droit commercial à cet égard;
325. Nullité par l'absence de l'autorisation des sociétés anonymes; *in notis*, versement du produit des actions pour former le cautionnement de la Compagnie concessionnaire.
326. Obligation du mandataire pour souscrire des actions en cas de fusion de Compagnies;
327. La fusion d'une Compagnie engage-t elle les premiers souscripteurs?
328 Nullité des opérations de bourse sur promesses d'actions; répétitions de couverture;
329. Responsabilité de l'agent acceptant un transfert en son nom; actions volées;
330. Droit de celui qui a perdu des actions;
331. Droit du porteur de coupons; de l'usufruitier;
332. Qualité des actionnaires pour agir en justice.

322. Les actions dans les chemins de fer ont joué un trop grand rôle pour que nous n'en fassions pas ici mention. Toutefois, cette matière, comme nous l'avons déjà dit, n'appartenant qu'indirectement à notre ouvrage, nous nous bornerons à indiquer sommairement la jurisprudence et en ce qui concerne spécialement les actions des chemins de fer.

Les actions sont au porteur ou nominatives.

D'après la nouvelle loi (27 juin 1857) sur les valeurs

mobilières, les actions cédées qui sont nominatives ou au porteur, sont passibles d'un droit de transmission à partir du 1er juillet 1857.

Celui qui souscrit des actions industrielles est justiciable du tribunal de commerce (1). Son agissement est, en effet, un acte de commerce.

Il est de principe qu'un actionnaire ne peut être tenu au-delà de son intérêt dans la société (2).

L'époque du paiement des actions est ordinairement déterminée dès le jour de la souscription, mais MM. Rebel et Juge, n° 113, enseignent que les administrateurs peuvent indiquer des époques autres que celles déterminées par les statuts, si les nécessités de l'exploitation l'exigent.

Les souscripteurs d'actions nominatives sont tenus personnellement de tous les versements (3), et suivant une jurisprudence constante ils ne peuvent se retrancher derrière les conventions particulières faites avec le gérant des sociétés.

Ceux qui ne versent pas la somme appelée sont exclus du partage ultérieur des actions (4).

Le versement en effets de commerce du dixième d'actions dans une Compagnie formée pour soumissionner un chemin de fer n'est pas valable et ne donne à l'actionnaire aucun droit à faire partie de la Compagnie si les effets ont

---

(1) Paris, 3 juin 1856; Teulet et Camberlin, 5-475; Cass., 13 août 1856; *loco citato*, p. 496.

(2) Voy. Rebel et Juge, n° 98.

(3) Paris, 26 juin 1852; Teulet et Camberlin, 1-291.

(4) Trib. de comm. de la Seine, 8 sept. 1845; *Droit*, 9 sept. 1845.

été protestés et si les administrateurs n'ont consenti à recevoir ces valeurs que sauf encaissement à l'échéance. Dans ces termes, le droit de la Compagnie subsiste en entier.

La dénonciation du protêt au souscripteur ne saurait détruire l'effet de la réserve faite par la Compagnie. Il ne peut en effet, dans l'espèce, y avoir novation. Celle-ci ne se présume pas (1).

La clause des statuts d'une Compagnie de chemin de fer portant « qu'à l'expiration du délai de quinzaine après la « publication des numéros des actions en retard de versements, ces actions seront vendues à la Bourse, aux « risques et périls des actionnaires, » n'oblige pas la Compagnie à faire vendre ces actions immédiatement. Le délai de quinzaine est un délai de grâce pour l'actionnaire, qui ne peut se plaindre que ce délai ait été prorogé, et que la vente n'ait eu lieu que plusieurs mois après, à moins qu'il n'établisse contre la Compagnie et ses administrateurs que la vente a été retardée par fraude, et, par exemple, que les administrateurs ont, à la faveur de ce retard, acheté les actions en baisse (2).

Il en serait autrement si l'actionnaire avait mis la Compagnie en demeure d'effectuer la vente, promettant de payer la différence.

323. Des actionnaires isolés ne peuvent, sur l'appel de fonds décrété par le conseil d'administration, exciper, pour

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 18 mars 1846; Lehir, 1846, p. 239.

(2) Paris, 19 février 1850; *Gaz. des Trib.*, 20 février 1850.

justifier leur refus de versements, du défaut de poursuites contre certains actionnaires en retard de se libérer, et exiger à cet effet la communication des livres de la société. Le contrôle des actes de l'administration n'appartient qu'aux assemblées générales. Le seul droit qui appartienne aux actionnaires isolés est de signaler à ces assemblées les faits qu'ils prétendent dommageables à la société et à en solliciter le redressement de la part de ceux auxquels la violation d'un droit peut être reproché (1).

324. Les souscripteurs d'actions d'une Compagnie formée pour soumissionner un chemin de fer, ne peuvent refuser de verser les sommes promises, sous prétexte qu'ils auraient appris que les membres du conseil d'administration voudraient devenir adjudicataires du chemin, à tout prix et pour rester administrateurs. Le mandat qui résulte, dans l'espèce, de la souscription de l'action est, en effet, réputé irrévocable et formant contrat synallagmatique (2).

S'il résulte des statuts d'une Compagnie fondée pour

---

(1) Paris, 25 août 1850; *Gaz. des Trib.*, 26 août 1850.

(2) Trib. de comm. de la Seine, 24 juin 1846 ; Lehir, 1846, p. 376.

Des banquiers agréés comme correspondants par une Compagnie formée pour soumissionner un chemin de fer, et qui, après un premier versement de souscriptions, ont écrit à la Compagnie en lui adressant de nouvelles listes, qu'ils verseraient en temps utile et sur l'avis de la Compagnie, le premier cinquième obligé, mais qu'en raison des projets de fusion publiquement annoncés, ils différeraient ce versement pour le régler sur la répartition définitive, en tenant, toutefois, compte des intérêts, ne peuvent, sous prétexte qu'ils n'ont pas versé, être rejetés du nombre des actionnaires dé-

soumissionner un chemin de fer que deux dixièmes du montant des actions seront versés en souscrivant, sur récépissé de trois administrateurs, le contrat de société n'est parfait entre les souscripteurs et la Compagnie qu'après le versement de ces deux dixièmes. Une demande d'ac-

---

finitifs, si la Compagnie les a autorisés par son silence, à croire qu'elle acceptait leurs souscriptions dans les termes proposés ; les obligations en matière commerciale se formant par correspondance, le silence peut, suivant les circonstances, être regardé comme un aquiescement. (Trib. de comm. de la Seine, 20 juillet 1846 ; Lehir 1846, page 474 ; voy. aussi sur l'obligation naissant de la correspondance et du défaut de réponse, le jugement du trib. de comm. de Marseille, 20 mars 1845 ; Lehir 1846, p. 474.)

Une Compagnie formée pour soumissionner l'exploitation d'un chemin de fer n'est liée envers les souscripteurs qu'après le versement qui doit accompagner, d'après les statuts, la souscription d'actions, si surtout la soumission de la Compagnie ne peut avoir lieu qu'en justifiant de ce versement. — Toute demande d'actions et admission à souscrire n'est qu'un préliminaire de négociations que les parties sont toujours libres de modifier ou d'abandonner jusqu'au moment de la réalisation de l'engagement en la forme voulue, et la Compagnie n'est, par conséquent, assujettie à aucune mise en demeure envers les souscripteurs. — Si la Compagnie change ses combinaisons et se fond, par exemple, dans une autre Compagnie, avant le versement des fonds exigés, les actionnaires qui n'ont pas versé, n'ayant aucun droit à prétendre, ne peuvent se plaindre de n'avoir pas été compris dans la fusion. (Trib. de comm. de la Seine, 1er septembre 1845 ; Lehir 1845, p. 472. Ce jugement a été confirmé par la Cour de Paris, le 1er octobre 1845 ; Lehir 1845, p. 508.)

Les fondateurs de sociétés pour l'exploitation d'un chemin de fer

tions, adressée aux administrateurs, contenant adhésion expresse aux statuts, et la réponse des administrateurs, par lettre, acceptant la demande et fixant le nombre des actions promises, ne suffisent pas pour engager la Compagnie, si le versement prescrit n'a pas eu lieu dans le temps fixé ; c'est précisément par suite de ce non paiement que la lettre de demande et celle d'acceptation ne constituent pas un lien social qui soumette les parties, pour les contestations sur l'exécution de la convention, à la juridiction arbitrale (1).

Les actionnaires ainsi évincés ne sauraient même s'appuyer, pour prétendre à un droit comme souscripteurs, sur ce que les fondateurs ou administrateurs n'auraient pas, eux-mêmes, versé leurs dixièmes dans le temps prescrit, les seuls associés réels et admis dans la société, ayant le droit

---

sont seuls juges du mérite des souscriptions et libres de les admettre ou de les refuser, jusqu'au moment où la souscription se trouve réalisée et l'engagement réciproquement constaté dans les formes prescrites par les statuts.

Les souscripteurs en retard d'opérer leur premier versement sont sans droit pour contraindre la Compagnie à recevoir leur souscription, si celle-ci déclare n'avoir plus à en faire emploi. (Trib. de comm. de la Seine, 8 septembre 1845 ; Lehir 1845, p. 475.)

(1) Au surplus, la juridiction arbitrale forcée, est aujourd'hui supprimée par la loi de 1856.

Une simple demande d'action ne suffit pas pour établir que le contrat a été formé, il faut en outre, de la part du gérant, une réponse engageant la société. (Paris, 2 décembre 1853 ; id., 11 janvier 1854 ; Teulet et Camberlin, t. III, p. 62 et 102.)

de se plaindre du versement qui n'a point été effectué (1).

La souscription des actions et le remboursement des obligations ont donné lieu aux questions dont voici la solution :

Les souscripteurs d'actions ont le droit, au prorata des

---

(1) Paris, 26 janvier 1846; Lehir 1847, p. 157.

Le tribunal de commerce de la Seine l'avait jugé ainsi le 26 novembre 1845. (Lehir, 1846, p. 56; voy. aussi Paris, 17 avril 1847; Lehir 1847, p. 334.)

Nous rappelons que la loi de juillet 1856 a supprimé l'arbitrage forcé.

L'engagement pris par les administrateurs d'une Compagnie de chemin de fer de délivrer un certain nombre d'actions à des conditions déterminées et le récépissé d'une somme versée à valoir mis au bas de cet engagement par le banquier de la Compagnie, ne peuvent être assimilés à une lettre de change, par cela seul que, d'après un usage récemment adopté, ces sortes d'engagements se négocient sur la place par la voie de l'endossement; ces endossements ne sont pas transmissifs de propriété, de telle sorte que si le titre est adiré, le débiteur n'a pas le droit d'exiger, avant de payer, l'accomplissement des formalités exigées par les articles 151 et 152 du Code de commerce, pour lettres de change perdues. (Trib. de comm. de la Seine, 6 août 1845; Lehir 1845, p. 467; voy. aussi *Gaz. des Trib.*, 7 août 1845.) Mais voici une décision presque contraire:

Le récépissé de souscription d'actions de chemin de fer, ou promesses d'actions, remis à un tiers avec simple signature au dos, est un titre suffisant pour autoriser la Compagnie à délivrer à ce tiers, en son nom comme porteur, sur sa demande, et sur la présentation du récépissé ainsi endossé, un certificat d'actions nominatives.

En d'autres termes, le récépissé de souscription d'actions de chemin de fer est transmissible par endossement, sans qu'il soit besoin d'un transport enregistré ni notarié. (Trib. de comm. de la Seine, 7 janvier 1848; Lehir 1848, p. 48; Analogues contraires, trib. de comm. de la Seine, 9 décembre 1846, Lehir, 1847, 2-176;

actions souscrites, jusqu'au jour primitivement indiqué comme étant celui de la clôture de la souscription qui, ainsi, ne peut être ajournée à leur détriment (1).

Lorsqu'un tirage d'obligations se fait au moyen d'une seule roue, il n'y a pas lieu à annuler le tirage s'il a eu lieu à l'aide du système de M. Binet, et qui consiste à placer dix numéros de 1 à 0 dans autant de roues que le nombre le plus élevé d'obligations qui doivent concourir au tirage, a de chiffres. La roue de droite, dans l'espèce, représente les unités, celle qui est à gauche, les dizaines, puis les centaines, les mille, etc., etc. Des enfants tirent un numéro de chaque roue, et la réunion de ces numéros indique le chiffre de l'obligation sortie (2).

La protestation contre la violation des statuts met obstacle à la déchéance pour non-versement des actions.

Ainsi, on a jugé qu'un actionnaire n'a pas pu être

---

id., 23 janvier 1846, année 1846, 2-148; 1er décembre 1845; *eodem* p. 144.)

Une maison de banque qui a reçu, en garantie ou nantissement d'un prêt, des promesses d'actions de chemin de fer, avec mandat de les convertir en certificats d'attribution, n'est pas responsable vis-à-vis de l'emprunteur des malversations d'un employé de la Compagnie du chemin de fer, par le fait duquel serait résultée la perte de plusieurs de ces actions, si l'on ne peut d'ailleurs reprocher à ladite maison de banque aucune faute dans l'exécution de son mandat.

(1) Trib. de comm. de la Seine, 6 août 1857; *Gaz. des Trib.*, 7 août 1857.

(2) Trib. de comm. de la Seine, 16 avril 1858; *Gaz. des Trib.*, 20 avril 1858.

valablement exproprié de ses actions pour retard dans le versement de ses dixièmes, alors qu'il protestait et fondait son refus de verser sur ce que la Compagnie avait elle-même enfreint les obligations que lui imposaient les statuts sociaux, en n'exécutant pas la ligne annoncée, ou plutôt en se faisant dispenser de cette exécution par l'assemblée générale des actionnaires qui n'avait pas le droit d'ordonner cette dispense. (Arrêts de cassation, des 14 février 1853 et 17 avril 1855; *vide* p. 579.)

Mais doit-il en être de même de l'actionnaire qui n'a pas protesté contre la vente de ses actions, qui a gardé le plus profond silence sur le vice qu'il reproche plus tard à cette vente? Ce silence ne doit-il pas être considéré, de la part de l'actionnaire, comme une retraite de la société et comme une adhésion qui le rend non-recevable à demander à la Compagnie la restitution de ses actions ou le paiement de la valeur au jour de la demande?

La Cour impériale de Paris avait jugé, dans l'espèce, que la vente forcée des actions était nulle tout aussi bien à l'égard des actionnaires qui avaient protesté que vis-à-vis des actionnaires qui n'avaient fait aucune protestation.

Mais le pourvoi de la Compagnie de l'Ouest, fondé sur la violation des articles 1184, 1199, 1871 du Code Napoléon et de l'article 9 de ses statuts, fut admis au rapport de M. le conseiller Hardoin et sur les conclusions conformes de M. l'avocat-général Raynal (1).

325. Les sociétés anonymes qui ont pour objet l'exploita-

---

(1) Cass., 12 avril 1858; *Gaz. des Trib.*, 13 avril 1858.

tion des chemins de fer n'ont d'existence légale, d'après les principes qui régissent les sociétés anonymes, qu'à compter de l'ordonnance qui les autorise (1).

C'est par suite de ce principe résultant de la loi qu'on a jugé que tous les actes passés entre les fondateurs et

---

(1) Aix, 28 août 1844; Lehir, 1846, p. 205.

Une société ayant pour objet de traiter de la concession de chemins de fer étrangers et de former ensuite une société anonyme pour la construction et l'exploitation, est valable.

Mais la société anonyme formée après la concession, ayant, outre son siége à l'étranger, un autre siége spécial en France, ne peut exister légalement qu'en se conformant aux lois françaises qui lui sont applicables.

Les souscripteurs qui, en se fondant sur une pareille nullité, demandent la restitution de leurs souscriptions, doivent être, par suite de la société de fait qui a existé, antérieurement à la société anonyme, ou même depuis, renvoyés, pour le règlement de la contestation, devant arbitres-juges[1]. (Trib. de com. de la Seine, 9 novembre 1846; Lehir 1847, p. 174; analogue conforme, Caen, 12 décembre 1845; Lehir, 1846, p. 35 et 7 août 1844; Lehir 1845, 2-352.

Les actionnaires d'une Compagnie formée pour soumissionner un chemin de fer, ne peuvent s'opposer à ce que les banquiers, dépositaires de leurs souscriptions, en délivrent le montant à la Compagnie, et à ce que ces fonds soient employés à parfaire le cautionnement imposé au concessionnaire, surtout si les délais pour verser le cautionnement sont près d'expirer.

Les tribunaux peuvent ordonner la main-levée des oppositions, sauf à réserver aux actionnaires le droit de critiquer plus tard les

[1] On sait que l'arbitrage forcé n'existe plus aujourd'hui.

les souscripteurs pour la formation de la société et avant sa constitution définitive, ne sont que des préliminaires ou simples projets ne pouvant comporter obligation au profit des souscripteurs, à l'encontre de la société définitive, autorisée, ou de l'être moral qui en résulte. Mais il pourrait y avoir lieu, dans l'espèce, à dommages-intérêts contre les fondateurs de la société. (*Vide* p. 569, note 1.)

Cependant, s'il arrive qu'un des souscripteurs primitifs tombe en faillite avant la constitution définitive de la société, il perd, par cela même, le droit d'en faire partie, et les syndics de sa faillite ne peuvent réclamer ce droit pour la masse, ni obtenir, pour cause de l'exclusion, des dommages-intérêts contre les fondateurs de la Compagnie.

Il n'est pas indispensable, au surplus, que le souscripteur dans une Compagnie de chemin de fer ait effectué ses versements dans la caisse du banquier de la société. Il suffit pour qu'il puisse faire valoir ses droits d'associé qu'il justifie avoir versé ses fonds entre les mains des administrateurs (1). Ceux-ci peuvent être réputés représenter lé-

---

actes du Conseil d'administration, quoique les actionnaires prétendent que la Compagnie n'a pas réuni le capital nécessaire pour se présenter à l'adjudication, et que, par conséquent, ceux d'entre eux qui ont versé se trouvent lésés de l'emploi entier de leur souscription pour compléter un cautionnement dont chacun ne doit fournir qu'une partie proportionnelle à sa mise. (Trib. de comm. de la Seine, 4 juin 1846; Lehir 1846, p. 374.)

(1) Trib. de comm., de la Seine, 18 mars 1846; *Droit*, 19 mars 1846.

Le simple visa apposé par un gérant sur une demande de sou-

galement la Compagnie lorsque les statuts ne contiennent aucune clause contraire.

326. Celui qui, chargé d'acheter pour son mandant des promesses d'actions d'un chemin de fer, réalise cet achat, n'est pas tenu, lorsque la Compagnie qui a fourni ces promesses d'actions s'est dissoute, puis s'est reconstituée et fondue pour l'entreprise du même chemin avec une autre Compagnie, de prendre, pour le mandant, sans nouvel ordre et sans nouveau mandat, un nombre d'actions de la nouvelle Compagnie proportionnel aux actions précédemment acquises (1).

Nous croyons cependant que, dans l'espèce, on devrait donner avis au mandant de la nouvelle situation de la Compagnie, afin que ce mandant puisse donner de nouvelles instructions.

327. Les souscripteurs d'actions d'une Compagnie de chemin de fer qui a fusionné, ne peuvent repousser la demande en versement contre eux intentée par les administrateurs

---

scription ne suffit pas pour établir l'existence de l'acte synallagmatique pour lier le souscripteur et la société l'un envers l'autre. (Paris, 16 novembre 1853 ; Teulet et Camberlin, t. III, p. 25.) Mais la substitution du nom du véritable propriétaire des actions aux noms des souscripteurs primitifs, quoique signée seulement par les employés de la Compagnie, donne à ce propriétaire le droit d'introduire comme associé une action directe contre la société, si, d'ailleurs, de pareilles substitutions étaient ainsi fréquemment opérées au su des membres du conseil d'administration. (Trib. de comm. de la Seine, 5 juin 1848 ; Lehir, 1848, p. 218.)

(1) Trib. de comm. de la Seine, 16 avril 1845 ; Lehir, 1845, p. 421.

de la Compagnie définitive, sous le prétexte qu'ils ne se sont pas engagés envers cette Compagnie, si, d'ailleurs, le cas de fusion était prévu par l'acte de société qu'ils ont souscrit, et s'ils ont surtout reconnu précédemment le caractère et la qualité des administrateurs de la Compagnie de fusion (1). Ces deux circonstances constituent en effet une fin de non-recevoir qui doit être accueillie.

328. Les opérations de bourse sur promesses d'actions sont nulles comme jeu (2).

En effet, ces négociations défendues sont hors du commerce, par conséquent les tribunaux ne peuvent prononcer sur aucune réclamation d'un porteur de promesses d'actions négociées, soit vis-à-vis de la Compagnie, soit vis-à-vis de tout autre intéressé (3).

Par suite des mêmes principes, les récépissés de souscription ou promesse d'actions des Compagnies du chemin de fer n'étant pas négociables avant que la Compagnie adjudicataire se soit constituée en société anonyme dûment autorisée, l'acheteur de pareilles promesses ne peut, en son nom personnel, exiger de la Compagnie la délivrance des actions définitives.

Les exceptions opposables au vendeur peuvent, par con-

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 4 novembre 1846; Lehir, 1847, p. 51.

(2) Trib. de comm., de la Seine, 17 décembre 1845; *Gaz. des Trib.*, 18 décembre 1845; loi du 11 juillet 1844.

(3) Trib. de comm. de la Seine, 21 octobre 1845; Lehir, 1846, p. 522.

séquent, lui également opposées à l'acheteur. S'il s'agit d'actions réelles, la vente est aussi soumise à certaines conditions (1).

Les arrêts du conseil des 7 août et 20 octobre 1785 et 22 septembre 1786 qui déclarent nuls les marchés à terme d'effets royaux ne s'appliquent, en supposant qu'ils soient encore en vigueur, qu'aux effets publics, et ne sauraient concerner les actions de chemins de fer.

Mais pour qu'aux termes de l'art. 1965, C. Nap. une vente d'actions de chemin de fer ou d'autres entreprises particulières soit valale, il ne suffit pas que le vendeur justifie qu'il avait, lors de la vente, le nombre d'actions qu'il vendait, il faut de plus que la convention contienne l'énonciation des numéros et de la série des actions qui ont été vendues (2).

Nous ajouterons à ce qui a été dit plus haut sur la nullité, que la vente d'actions de chemin de fer faite antérieurement à l'émission pour être livrées seulement après l'émission réelle, ne peut donner lieu à aucune action en justice (3).

En effet, les ventes à terme d'actions de chemin de fer,

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 23 janvier 1846; Lehir, 1846, p. 148.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 20 janvier 1846; Lehir, 1846, p. 254; voy. aussi cass., 26 février 1845.

Il ne s'agit pas, comme on le voit, dans ces questions de promesses d'actions, mais bien d'actions réelles.

(3) Trib. de comm. de la Seine, 17 décembre 1845; Lehir, 1846, p. 147. (Voyez page 569, note 1.)

faites avant la constitution de la Compagnie adjudicataire, constituent aussi des opérations de jeu (1). (Voy. p. 570.)

L'achat de récépissé ou promesses d'actions de chemin de fer, opéré par un banquier, pour un commettant, avant la constitution de la Compagnie adjudicataire du chemin, est d'ailleurs nul comme marché à prime, si l'opération ne devait être réglée que par différence, et aucune action ne peut résulter d'un pareil achat entre le commettant et le commissionnaire (2). C'est là l'application de l'article 1965 du Code Napoléon.

Mais celui qui a chargé un banquier de vendre pour son compte des actions d'un chemin de fer, et d'acheter, en échange, des actions d'un autre chemin de fer, ne peut se soustraire aux obligations résultant pour lui de l'exécution de cet ordre, sous prétexte que ces obligations proviendraient d'une dette de jeu sur des effets publics, si rien

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 1er décembre 1845; Lehir, 1846, p. 143.

Le transfert d'actions d'une Compagnie de chemin de fer à une date où la concession a été homologuée par ordonnance royale et où la société était constituée légalement, est un acte régulier et valable, qui ne tombe point sous l'application de la loi du 15 juille 1845, laquelle ne prohibe que les négociations d'actions ou promesses d'actions antérieures à la concession et à la constitution de la société. (Paris, 30 juin et 5 juillet 1851.)

De même, une souscription d'actions ne peut être annulée comme étant antérieure de plusieurs mois à l'acte de société. (Paris, 6 avril 1854; Teulet et Camberlin, 3-196.)

(2) Trib. de comm. de la Seine, 9 décembre 1846; Lehir, 1847, p. 176.

n'établit que les vente et achat dont le banquier était chargé devaient se résoudre en simples différences; et si, au contraire, une partie notable du prix des actions achetées a été soldée et qu'il soit certain que le reste devait l'être également dans l'intention des parties (1). Dans ces circonstances il n'y a pas jeu; mais *vide infrà*.

L'acheteur, du reste, pour le compte duquel les opérations ont eu lieu, ne peut pas échapper au paiement, en se fondant sur ce que les actions auraient été achetées avant leur émission régulière, c'est-à-dire avant que la Compagnie eût été constituée en société anonyme, les art. 8, 10 et 13 de la loi du 15 juillet 1845 n'ayant pas entendu, en déclarant que les récépissés de souscriptions ne seraient pas négociables, interdire d'une manière absolue, par les voies du droit commun, la cession ou la vente des récépissés de souscriptions, ni enlever aux souscripteurs la faculté de disposer d'une chose entrée dans leurs biens, mais seulement, empêcher la circulation des récépissés par la voie trop facile et trop prompte de l'endossement (2).

---

(1) Voy. Paris, 31 juillet 1852; Teulet et Camberlin, 1-421.

Celui qui a servi d'intermédiaire entre le joueur et son agent de change n'a aucune action pour se faire payer le solde de compte, alors surtout qu'ayant une part dans les bénéfices, il était intéressé dans l'opération; mais il ne peut être tenu de restituer les sommes qu'il a versées lui-même de l'ordre de son mandant à titre de couverture. (*Vide*. p. 574, note 1.)

(2) Orléans, 19 février 1848; Lehir, 1848, p. 82; conf., trib. de comm. de la Seine, 16 février, 1 et 21 octobre 1841; voy. Lehir, 1847, 2-228, 504 et 510, et la note sous le jugement du 7 décembre 1847;

Cette doctrine est évidemment la seule vraie sur la matière qui nous occupe, et elle doit prévaloir. (*Vide* p. 561.)

En effet, la loi du 15 juillet 1845 a prohibé seulement la cession par l'endossement, des récépissés ou promesses d'actions des chemins de fer avant la constitution définitive de la société, et encore la transmission par négociation à la Bourse ou autrement, mais elle autorise les transports ordinaires du droit commun en leur conservant toute leur autorité. (Art. 1689 et suiv. C. Nap.)(1).

Toute autre négociation est donc nulle si elle a été faite à la Bourse soit au dedans soit au dehors du parquet, et la nullité atteint même le simple mandataire ou banquier chargé par ses clients de leur procurer des promesses d'actions par cette voie, lequel ne peut ni conserver les valeurs qu'il a reçues de ces clients, à titre de couverture de cette opération, ni réclamer le paiement du solde dû sauf à lui à disposer dans son intérêt des actions définitives dans lesquelles les promesses d'actions ont été converties (2).

Lehir, 1847, p. 547; voy. aussi trib. civ. de la Seine, 7 janvier 1848; Lehir, 1848, p. 48, et les jugements cités dans la note *eodem*.

(1) Jugé en effet, que la vente de promesses d'actions par toute voie autre que les transports ordinaires, est prohibée avant la constitution définitive des sociétés. (Trib. de comm. de la Seine, 9 décembre 1846; Lehir, 1847, p. 176; voy. encore trib. civ. de la Seine, 7 janvier 1848; Lehir, 1848, p. 48 et les renvois *eodem*; 31 juillet 1852; Lehir, 1852, p. 402; *vide infrà*, note 2.)

(2) Orléans, 17 août 1848; Lehir, 1850, p. 501.

Mais la loi du 5 juillet 1845 n'ayant pas prohibé les acquisitions de promesses d'actions de chemin de fer, faites au moyen de trans-

Ainsi, l'article 13 de la loi du 15 juillet 1845, qui ne fait que prévoir le délit de publication de la valeur des actions, ne fait pas obstacle à la nullité civile d'une telle négociation prononcée par les articles 8 et 10, et l'on a même jugé que le dépôt de titres en garantie n'est qu'un à-compte

---

ports réalisés par la voie civile, les sommes remises à un mandataire pour ces acquisitions et qu'il y a employées, ne sont pas, en conséquence sujettes à répétition de la part du mandant, comme ayant servi à des opérations radicalement nulles. (Trib. de comm. de la Seine, 31 juillet 1852; Lehir 1852, p. 402.) Voici la distinction établie pour justifier la restitution à un autre point de vue :

L'article 1967 du C. Nap. n'est pas applicable aux négociations de récépissés d'actions de chemin de fer, prohibées par les articles 8 et 10 de la loi du 15 juillet 1845. En conséquence, si des valeurs ont été remises lors de la négociation dont la nullité a été demandée et obtenue par l'acheteur, ces valeurs doivent lui être restituées. (Cass., ch. des req., 24 juin 1851.) Mais jugé avec raison que la nullité de la négociation de ces promesses d'actions entraîne également celle du nantissement consenti pour en assurer l'exécution. (Cour de cass., 21 février 1853; Lehir 1854, p. 365; conforme, Paris, 14 mars 1849, Lehir 1851, 2-409; voy. la note *eodem*.)

« Par l'arrêt ci-dessus, la Cour de cassation a cassé l'arrêt de la Cour de Paris du 22 janvier 1850. Une espèce de conflit existait entre les chambres de la Cour de Paris sur ces questions; la première et la quatrième chambre, (arrêts des 5 décembre 1849 et 16 juillet 1851, Lehir 1851, 2-371 et 464), appliquait à la vente illicite des promesses d'actions, lorsqu'elle avait le caractère de jeu de Bourse, les articles 1965 et 1967 du Code Napoléon, déclarait, par suite, non susceptible de répétition, la couverture donnée par l'acheteur pour sûreté du marché; au contraire, un arrêt de la deuxième chambre du 14 mars 1849 a jugé que la couverture donnée est,

volontairement payé, non sujet à répétition (art. 1967 du C. Nap.); que la circonstance que ce dépôt a été fait à un tiers ne constitue par un gage, et que couverture ne pourrait être réclamée que comme résultat d'une opération de

---

comme le paiement d'une obligation ayant une cause illicite, soumise à l'action en répétition. (*Sic*, voy. cass, 17 juillet 1854; Lehir, 1855, p. 131; cass. 21 février 1853, et Rouen, 8 février 1854; Lehir, 1854, 2-365 et 528.)

Enfin il a été jugé que les négociations de promesses d'actions des chemins de fer ou de souscriptions d'actions faites avant la constitution définitive de la Compagnie adjudicataire, étant prohibées par la loi du 15 juillet 1845, articles 8 et 10, les opérations sur ces valeurs placent le vendeur et l'acheteur dans des conditions indentiques de faute et d'indignité, de telle sorte que celui qui a payé volontairement le prix de la cession n'a pas plus d'action pour répéter ce prix que n'en aurait le vendeur pour réclamer paiement.

En conséquence, les sommes payées, par suite de jeu de Bourse, sur le cours illicite des récépissés de souscriptions ou de promesses d'actions de chemin de fer ne peuvent être répétées. (Code Nap., art. 1965, 1966, 1967.; Cour de cass., 19 juin 1855; Lehir 1856, p. 20; *contrà* cass, 17 juillet 1854, Lehir 1855, 2-131; voy. la note *eodem*.) M. Lehir, après avoir ainsi exposé la jurisprudence, ajoute :

Au reste, il n'est pas douteux que la négociation des promesses d'actions n'ait été frappée par la loi de la nullité la plus absolue. Avant la loi du 15 juillet 1845, des plaintes nombreuses s'étaient déjà produites sur le scandale donné par l'agiotage. Aussi, en déclarant dans l'article 8 de cette loi que les récépissés de souscriptions ne sont pas négociables, et dans l'article 10 que la Compagnie adjudicataire ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables avant de s'être constituee en société anonyme, conformément à l'article 37 du Code de commerce, le législateur

Bourse ayant le caractère de jeu. (Art. 1965 et 1967). On a vu *suprà, in notis* p. 572, la diversité de la jurisprudence sur ce point (1).

On n'a pas voulu toutefois étendre la portée de la loi en jugeant que la disposition de l'art. 13 de la loi du 15 juillet 1845, qui défend à tout agent de change, sous les peines qu'elle prononce, de se prêter à la négociation des simples promesses ou récépissés d'actions de chemins de fer, doit être restreinte aux agents de change et ne peut s'étendre à des intermédiaires illégaux qui auraient opéré ces sortes des négociations (2). (Mais *vide infrà*, note 2.)

329. Lorsqu'un agent de change a accepté, en son nom propre, le transfert d'actions de chemins de fer sans dési-

---

a évidemment voulu que la négociation fût affectée d'une nullité radicale et absolue, d'une nullité d'ordre public, qui, avant comme après l'exécution, remet les parties au même état que si elles n'avaient pas contracté. L'obligation sur cause illicite ne peut avoir aucun effet. (Code Nap., art. 1131.) (Note de M. Lehir, *loco citato*.)

(1) Paris, 9 mars 1850.

(2) Trib. de comm. de la Seine, 20 février 1846; Lehir, 1846, p. 241.

Analogue contraire, trib. de comm. de la Seine, 13 août 1849; Lehir, 1849, p. 559; mais plusieurs jugements ou arrêts ont annulé les obligations contractées par les mandataires et leur action contre leur mandant, pour avoir participé soit à des négociations illicites de récépissés, promesses d'actions de chemins de fer ou éventualités, soit à des marchés à terme ayant le caractère de jeu ou de paris. (Voy. trib. de comm. de la Seine, 9 décembre 1846; Lehir, 1847, p. 176; Bordeaux, 3 février 1848; Lehir, 1848, p. 335, et les renvois sous ces mêmes arrêts. (*Vide* p. 570, note 1.)

gner le client qui l'aurait chargé de les acheter, il est, envers la Compagnie du chemin de fer, tiers à son égard, et obligé personnellement à l'exécution des statuts auxquels il s'est soumis. — Spécialement il est tenu, conformément à ces statuts, au versement des dixièmes solidairement avec le cessionnaire auquel il a transféré lui-même, en prenant la qualité de propriétaire.

Il ne peut exciper, pour se soustraire à cette obligation, de ce qu'il n'aurait fait en achetant qu'un transfert d'ordre au profit de clients restés inconnus à la Compagnie, jusqu'au jour de l'appel des dixièmes échus, et ce, encore que les noms des clients fussent portés sur les livres de l'agent de change (1). La Compagnie du chemin de fer est restée seule en présence de l'agent de change, et elle a le droit de le contraindre.

Un agent de change est responsable de la valeur d'actions au porteur volées et revendues par son entremise, lorsqu'il est établi, en fait, qu'il a négligé de constater l'individualité de celui qui était porteur de ces actions (2).

---

(1) Paris, 8 mars 1850.

Le fait d'acheter des actions d'une Compagnie commerciale (le chemin de fer de Nantes dans l'espèce), dans le but d'en faire une spéculation et d'en tirer profit, constitue une opération de commerce; en conséquence, la demande de l'agent de change, intermédiaire de l'opération, en paiement du prix, est de la compétence du tribunal de commerce. (Paris (1re ch.), 20 août 1850; *Gaz. des Trib.*, 21 août 1850; confirmation d'un jugement du tribunal de commerce de Paris, 13 novembre 1849.)

(2) Paris (1re ch.), 29 juin 1857; *Droit*, 30 juin 1857.

330. Celui qui a perdu ou à qui ont été volées des actions ou obligations au porteur de Compagnies de chemins de fer ou autres, ne peut, dans le silence des statuts, exiger de ces Compagnies soit la délivrance de *duplicata,* soit le paiement des intérêts et dividendes, même en prouvant la perte ou le vol, et en offrant caution, aux termes de l'article 2280 du Code Napoléon, du paiement du prix que ces titres auraient coûté aux tiers de bonne foi qui se présenteraient ultérieurement comme acquéreurs.

Mais, après cinq années, pendant lesquelles les intérêts et dividendes afférents aux titres seront versés à la caisse des consignations, pour garantir les Compagnies contre les réclamations des tiers porteurs, et à partir du moment où la prescription édictée par l'art. 2277 du C. Nap. sera acquise, le propriétaire reconnu a le droit de toucher les intérêts et dividendes au fur et à mesure des échéances (1).

---

(1) Paris (2e ch.), 29 juillet 1857; *Gaz. des Trib.*, 1er août 1857.

Il a été jugé antérieurement aussi, qu'on ne doit pas, en cas de perte d'actions, délivrer au propriétaire des duplicata d'actions nominales, sauf à prendre pour les intérêts et dividendes toutes mesures conservatoires. (Trib. de comm. de la Seine, 16 octobre 1855; Teulet et Camberlin, 5-20; id., 18 octobre 1855, *loco citato.* Voy. Paris, 24 août 1855; Teulet et Camberlin, 4-355.

Il en est autrement, quant à ces mesures, si l'obligation est remboursable par le tirage. (Trib. de comm. de la Seine, 15 novembre 1855; Teulet et Camberlin, 1-47.)

Il peut être délivré des titres nominatifs. Dans ce cas, il faut énoncer la cause de la délivrance des nouveaux titres. (Voy. trib. civ. de la Seine, 9 juin 1852; Teulet et Camberlin, 1-361.)

Mais le tribunal civil de Lyon a jugé, le 27 février 1858, que les obli-

331. Le paiement des coupons d'intérêts des actions de chemins de fer ne peut être arrêté par l'opposition formée

---

gations émises par les Compagnies industrielles ne sont autre chose, quand elles ne sont pas nominatives, que des billets au porteur ayant une échéance fixe pour le paiement des intérêts, et une échéance déterminée par le tirage au sort pour le remboursement du capital.

Dès lors, au cas de perte de ces obligations, il y a lieu d'appliquer les règles relatives aux lettres ou billets à ordre, l'usage et la jurisprudence ayant, dans le silence du Code de commerce, et conformément aux dispositions de notre ancien droit, assimilé, dans cette hypothèse la lettre payable au porteur et la lettre à ordre.

Le propriétaire des obligations perdues pourra donc exiger de la Compagnie, non pas la délivrance de nouveaux titres, mais seulement, et en fournissant caution, le paiement des intérêts semestriels et même le remboursement du capital quand lesdites obligations seront désignées par le tirage au sort. (Code de commerce, art. 151, 152.)

Il en est de même en cas de vol. (Trib. de comm. de la Seine, 15 et 21 novembre 1855; Teulet et Camberlin, t. I, p. 48.)

Une jurisprudence analogue résulte d'un jugement du tribunal de commerce de la Seine, du 12 mai 1854, qui a jugé qu'il n'y avait pas lieu de délivrer un duplicata des actions nominatives, et que les intérêts et dividendes seraient déposés à la caisse pendant cinq ans. (*Sic*, Paris, 27 février 1854; id., 28 avril 1854; Teulet et Camberlin, t. III, p. 140-210-319, et t. II, p. 157-212-475; id., pour le cas de perte. (Trib. de comm. de la Seine, 7 avril 1852; Teulet et Camberlin, t. I, p. 144.

Contrà, trib. de comm. de la Seine, 8 décembre 1853.

En effet, les titres nominatifs peuvent être échangés après trente ans contre de nouveaux titres. (Trib. de com. de la Seine, 8 déc. 1853; *loco citato*, 3-39; *vide suprà*, p. 576, note 1, et p. 561, note 1.

entre les mains de la Compagnie, par celui qui les a perdues (1). La jurisprudence des tribunaux, sur ce point, n'est pas uniforme (2). (*Vide infrà*, note 2.)

L'usufruitier a droit aux dividendes afférents aux actions commerciales et industrielles soumises à son usufruit, aussi bien qu'aux intérêts desdites actions (3).

Après avoir examiné les questions que peut faire naître la souscription des actions dans les entreprises des chemins de fer, nous rechercherons, à un autre point de vue, quels peuvent être les droits des actionnaires.

332. Une Compagnie de chemin de fer à laquelle a été faite, en vertu d'une loi, la concession indivise de deux embranchements à exécuter par elle, a-t-elle pu, après l'exécution de l'un d'eux s'exonérer, en vertu d'une délibération prise par l'assemblée générale des actionnaires, *de l'obligation* d'opérer le second embranchement, sous le prétexte d'un défaut de ressources et de l'imminence de la ruine

(1) Trib. de comm. de la Seine, 29 octobre 1857 ; *Gaz. des Trib.*, 30 octobre 1857.

(2) Il a été jugé, en effet, que l'opposition formée entre les mains d'une Compagnie de chemin de fer, à l'effet d'arrêter la négociation d'actions au porteur, perdues ou volées, constitue un obstacle au paiement des coupons d'intérêts détachés desdites actions. (Trib. de comm. de la Seine, 16 mars 1858; *Gaz. des Trib.*, 18 mars 1858.)

Mais la doctrine du jugement du 29 octobre 1857 nous paraît préférable, le coupon devant être considéré comme une monnaie courante.

(3) Trib. civ. de la Seine (1re ch.), 23 et 30 juillet 1857 ; *Gaz. des Trib.*, 5 et 6 octobre 1857.

de la société, si les opérations de la société devaient recevoir leur complète exécution? Ainsi, résolu affirmativement par un arrêt de la Cour de Paris (1re chambre) du 26 avril 1850. (Voy. page 563.)

Mais, en principe, dans une société commerciale, la majorité des actionnaires n'a pas le droit d'imposer à la minorité une modification au contrat social qui dénature les conditions d'existence de la société.

Spécialement, une société anonyme ayant été fondée pour la construction et l'exploitation indivisible des chemins de fer de Dieppe et de Fécamp, la majorité des actionnaires n'a pu, au mépris de l'opposition de la minorité, renoncer à la construction de la ligne de Fécamp. L'objet social était en effet indivisible.

Toutefois, lorsque la majorité des actionnaires a voté la dissolution de la société et la cession de la chose sociale à un tiers, un actionnaire dissident n'est pas admissible à contester le fait de la majorité; alors surtout qu'il est établi qu'elle s'est renfermée dans la limite des pouvoirs qui lui étaient conférés par les statuts sociaux (1).

Celui qui a souscrit des actions dans une Compagnie de chemin de fer a-t-il le droit de se plaindre des retards apportés à l'exécution des travaux ordonnés par le cahier des charges et de demander à être exonéré de ses engagements comme actionnaire, à raison de ces retards?

Spécialement, lorsqu'il est reconnu, que l'assemblée générale des actionnaires a sursis dans un intérêt général

---

(1) Cass. (ch. civ.), 19 mai 1857; *Droit*, 20 mai 1857.

à l'exécution d'une partie de ces travaux, l'actionnaire qui ne proteste pas contre cette délibération et ne met pas la Compagnie en demeure de satisfaire aux prescriptions du cahier des charges, se rend, par son propre fait, non recevable à se plaindre ultérieurement du retard apporté à l'exécution de ces travaux, alors surtout qu'au jour de la demande, ces travaux sont terminés ou près de l'être; dans ce cas, si, en vertu des statuts, cet actionnaire a été exproprié de ses actions pour retard dans le versement, il ne pourra faire déclarer illégale l'expropriation *dont il* a été l'objet sur le fondement que la Compagnie, par l'inexécution de ses propres obligations, s'était rendue incapable d'exiger de ses actionnaires le versement de leur souscription (1). C'est l'espèce mentionnée *suprà*, p. 563.

Le porteur d'actions dans une société anonyme *déclarée* en état de faillite, peut-il, en son nom privé et en appelant en cause les administrateurs et les syndics, provoquer la constitution d'un tribunal arbitral pour juger des contestations qui s'élèvent entre divers actionnaires?

En pareil cas, l'action de la justice n'appartient-elle qu'aux syndics de la faillite (2)?

Ce n'est pas au point de vue de l'arbitrage forcé, qui ne peut plus exister, que nous mentionnons cette question, car, comme on le verra, il s'agit plutôt de savoir quel est le droit de l'actionnaire au point de vue de l'action à intenter.

---

(1) Cass. (ch. des req.), 12 avril 1858; *Droit*, 13 avril 1858.

(2) Trib. de comm. de la Seine, 27 août 1837.

Dans l'espèce un actionnaire (chemin de fer d'Andrezieux à Roanne) prétendait que les fondateurs de la société anonyme du chemin de fer de la Loire, constituée par ordonnance royale, n'avaient pu, immédiatement après la fondation de la société, réduire la moitié du fonds social et se dispenser ainsi de verser le montant des actions soumissionnées, et ce, par une délibération prise entre eux et non approuvée par le Conseil d'État ni par le ministre du commerce.

La société ayant été mise en faillite plus tard, l'actionnaire demandait la constitution d'un tribunal arbitral pour statuer sur la difficulté que nous avons exposée.

Pour repousser cette demande, on prétendait que l'actionnaire n'avait pas qualité pour former l'action sociale; que si la société était *in bonis*, l'action appartenait aux administrateurs ou gérants; qu'au contraire, si elle était en faillite, l'action appartenait aux syndics; qu'agir autrement, ce serait livrer les sociétés à l'anarchie; qu'on pourrait ainsi redouter un concert frauduleux des actionnaires, qui imposerait des entraves continuelles à l'administration de la société.

Répondant à cette thèse soutenue par Me Horson, avocat, on soutenait, au contraire, pour l'actionnaire demandeur, que ce dernier avait le droit d'agir individuellement, qu'ainsi, il avait une action en justice s'il voulait contester la validité d'une délibération de la société, qu'il pouvait encore provoquer seul la dissolution de la société.

Dans une réplique, au contraire, Me Vatimesnil reproduisant les arguments de Me Horson, invoquait notamment

l'article 1845 du Code Napoléon, qui porte que chaque associé est tenu envers la société du montant de la mise sociale. Donc, si l'obligation a été contractée envers la société, la sociétéseule a le droit de poursuivre. Un actionnaire ne représente pas la société.

A son tour, Me Bordeaux, dans l'intérêt de l'arbitrage sollicité par la partie adverse, disait que, sans doute, tout associé n'a pas le droit d'actionner les tiers, car tous ne peuvent pas administrer; qu'il en est ainsi des sociétés en nom collectif, des sociétés en commandite. Mais *la so ciété* anonyme est une convention entre actionnaires, et si le contrat de société oblige un actionnaire envers les autres, il oblige les actionnaires envers lui, l'actionnaire a donc le droit de les attaquer; que la société étant en faillite soit représentée par ses gérants, ses administrateurs, *ses* syndics, c'est vrai, mais si ces derniers ont exclusivement le droit de diriger les actions contre des tiers, le droit des syndics n'exclut pas celui de l'actionnaire de diriger une action contre les autres actionnaires pour l'exécution du pacte social.

A la date du 27 août 1837, le tribunal de commerce de la Seine a consacré ce système et a renvoyé les parties devant arbitres-juges.

Voici les principaux considérants de cette décision très-remarquable :

« Attendu que si l'exercice des actions de la société contre les tiers appartient exclusivement à ceux qui sont chargés d'administrer les intérêts de la société, on ne saurait admettre, sans exception, qu'il en soit de même de l'ac-

tion qu'un membre peut prétendre contre un autre membre; que l'une est une action extérieure qui ne saurait être exercée qu'au nom de l'être moral et par ses représentants légaux, l'autre une action interne entre les membres d'un même corps, ayant pour but de régler ou de rectifier leurs rapports, action dont chacun n'a pas entendu se dépouiller;

« Attendu que s'il en était autrement, le sort des actionnaires serait complétement abandonné à ceux qui seraient commis à l'administration de la société; que ceux-ci resteraient maîtres de ne pas exécuter ou de violer les conditions du pacte social, sans que les autres actionnaires eussent aucun moyen de les contraindre ou de les en empêcher;

« Attendu que telle n'a pu être l'intention du législateur et que de telles dispositions favoriseraient de graves abus; que les statuts mêmes de la société du chemin de fer de la Loire semblent avoir prévu ce cas, puisqu'ils portent (art. 74), qu'en cas de difficulté entre la société et les sieurs Mellet et Henry (ses fondateurs), ou entre les membres de la société avec elle-même, ces difficultés seront réglées par des arbitres;

« Attendu que s'il faut reconnaître que des embarras nombreux entourent l'exercice de ces actions particulières, et qu'il est difficile de les régler de manière qu'elles puissent arriver à fin, ces difficultés et ces embarras ne sont pas une raison suffisante pour les supprimer et que les difficultés de la justice ne peuvent être la raison valable d'un déni de justice, mais que c'est à la prudence des tribunaux à déterminer comment il peut être procédé dans

chaque espèce, en raison tant des conventions des parties que des intérêts opposés et des règles générales du droit et de l'équité, etc., etc. »

En cas de faillite d'une société anonyme, y a-t-il lieu à l'application des articles 516, 517 du Code commerce?

En d'autres termes, la société faillie représentée par ses ex-administrateurs ou par un liquidateur précédemment nommé, doit-elle être appelée à l'assemblée des créanciers et être entendue sur le compte des syndics provisoires et sur la proposition de concordat?

Au contraire, une société anonyme n'étant qu'une association de capitaux, y a-t-il lieu de passer outre au contrat d'union après la vérification des créances? Telles sont les questions importantes qui ont été agitées :

Voici les faits :

D'abord mise en liquidation par délibération du 7 mars 1836, la société anonyme du chemin de fer de la Loire avait été déclarée en faillite. Les créances avaient été vérifiées et affirmées sous la surveillance des syndics, mais après ces opérations préliminaires, ces derniers crurent devoir assembler les créanciers pour former un contrat d'union, tandis qu'il y avait lieu, conformément aux articles 516, 517 du Code de commerce (1), de convoquer les créanciers à l'effet d'entendre en présence d'un ou de plusieurs fondés de pouvoir des actionnaires, les rapports par les syndics provisoires sur l'état de la faillite et les opérations qui avaient eu lieu.

(1) Ancienne loi.

Le tribunal de commerce de la Seine n'ayant pas accueilli ce droit, le débat fut porté devant la cour.

Les syndics, dans l'intérêt du système qu'ils défendaient, prétendirent que le concordat était contraire à l'essence même de la société anonyme, puisque les actionnaires sont tenus jusqu'à concurrence de leur mise de fonds qui, une fois versés, ne leur appartiennent plus. La loi se serait donc mise en contradiction avec elle-même, ajoutait-on, si elle avait prescrit l'application, en cette matière, des art. 516 et 517 du Code de comm. (Voy. art. 504 et suiv., nouvelle loi.)

Mais Me Baud prétendait, au contraire, que la loi voulait que le failli fût représenté; la qualité de société anonyme ne met pas obstacle à ce droit. Si les capitaux appartiennent à des actionnaires, ces actionnaires ont intérêt à surveiller l'actif de la société qui est leur propriété, les faillis existent; dans l'espèce, ce sont les actionnaires.

La Cour de Paris, à la date du 29 décembre 1838 (3e ch.), a consacré ce système en se fondant sur les articles 516, 517 du Code de commerce, et en déclarant qu'une société anonyme doit être appelée dans ses administrateurs.

Voici une autre question soulevée par une liquidation judiciaire :

Les syndics de la liquidation judiciaire d'une société de chemin de fer qui a donné en nantissement à une maison de commerce, pour sûreté d'un emprunt par elle contracté, des actions ou obligations de la société, ne sont pas recevables à former tierce-opposition au jugement rendu entre cette société et le prêteur nanti et qui a validé le nantissement, lorsque, d'une part, ils ne font valoir, à l'appui de

leur tierce-opposition, aucun moyen personnel et en dehors des intérêts généraux de la masse au nom de laquelle ils agissent ; lorsque, d'un autre côté, ils n'établissent point que la fraude et la collusion ont présidé à l'acte d'emprunt et de nantissement, en leur qualité de syndics, et comme exerçant les droits de tous les créanciers ; ils sont réputés avoir été représentés dans le jugement par la société qui, alors, comme au temps où le nantissement s'est opéré, se trouvait *integri statûs* (1).

Ici se borne la mention que nous voulions faire de *quelques* questions sur l'expropriation, les actions et les droits des actionnaires. Nous avons dit, *suprà,* qu'il ne pouvait entrer dans le cadre de notre travail de donner plus d'extension à cette matière. Nous devons donc maintenant reprendre l'examen des questions qui se lient plus *intimement* à la commission, nous voulons parler des postes, de la télégraphie, des voitures de place, etc., etc.

Ici encore on verra se reproduire les principes généraux déjà exposés.

Un mandataire ou celui qui doit être réputé *tel,* est obligé d'apporter à son mandat tous ses soins ; nous verrons cependant bientôt si l'administration des postes ou l'administration de la télégraphie privée peut réclamer certains priviléges qui l'affranchiraient de toute responsabilité.

---

(1) Cass. (ch. req.), 8 juillet 1850 ; *Gaz. des Trib.*, 9 juillet 1850.

CHAPITRE V.

DE L'ADMINISTRATION DES POSTES ; RESPONSABILITÉ ; COMPÉTENCE.

Sommaire.

333. L'auteur du *Messagiste* détermine l'histoire de l'administration des postes dans les termes suivants :

« Dans l'origine du service des postes, on appelait *mallier* le cheval qui portait la malle et le bagage du voyageur. Un édit de 1597 nous apprend qu'à cette époque le prix du travail d'un mallier, non compris la nourriture, était fixé à 25 *sols* par jour ; c'était aussi dans ces malles ou valises, portées à dos de cheval, que les lettres confiées à la poste se dirigeaient d'un point de la France sur l'autre. Plus tard, lorsque l'industrie et le commerce eurent pris leur essor, la correspondance augmenta dans une proportion telle que les malliers ne purent suffire à ces transports ; on

dut alors recourir à des voitures, qui à leur tour prirent le nom de *malles* ou *malles-postes* (en anglais, *mail-coachs*).

« M. Palmer, contrôleur-général des postes de la Grande-Bretagne, eut le premier l'idée, en 1784, d'établir ces voitures sur un mode uniforme et régulier.

« En 1791, les *malles-postes* furent introduites en France, non pas telles que nous les voyons aujourd'hui, mais lourdes, disgracieuses dans leur forme, et d'une construction si grossière, que soixante-huit heures suffisaient à peine pour faire franchir le trajet de Lyon à Paris (466 kil.). Améliorées pour la première fois en 1818, sous l'administration de M. de Mézy, les malles ont, depuis cette époque, subi de nombreuses modifications; leur vitesse s'est surtout accrue dans une proportion telle qu'aujourd'hui elle atteint le chiffre moyen de 14 à 15 kilomètres à l'heure, y compris le temps employé au relayage et à l'échange des dépêches dans les bureaux de passage (1). »

Maintenant le service des postes se fait généralement par les chemins de fer.

Les bureaux ambulants, ont pris naissance dans le cours de l'année 1846.

---

(1) Le transport des lettres a toujours été considéré par tous les gouvernements comme une partie essentielle de leur organisation; les peuples les moins favorisés dans leurs routes ont notamment eu soin du transport des missives.

Ainsi, au Japon, par exemple, dans les parties montagneuses du pays où doit passer une route, on lui fait fait faire des zigzags sur le flanc de la montagne, et quand cela est nécessaire, on coupe les rocs à pic; et il faut, en effet, que les routes soient en excellent

Nous faisons suivre cette notice historique de la statistique suivante, qui fait connaître combien s'est accru le mouvement des lettres par l'effet des réductions de taxe :

L'*Annuaire des postes* de 1857 établit les chiffres suivants :

Le chiffre de correspondances (lettres), qui, avant la nouvelle loi, était de 122,140,400, et qui s'était élevé successivement à 233,517,000, chiffre de 1855, a été en 1856 de 251,997,290.

Le chiffre des recettes (taxe des lettres), qui était de 43,941,056 en 1848, la dernière année de l'application de la taxe par zone, après avoir atteint, en 1855, le chiffre de 45,787,761, est arrivé en 1856, et malgré l'accroissement de proportion des lettres taxées qui rapportent 1/3 de moins, à 47,879,485 fr.

Le chiffre des affranchissements (lettres), qui était, en 1855, de 85 pour 100 de la totalité des correspondances confiées à la poste, s'est élevé, en 1856, à 227,467,102

état, sans quoi il serait impossible aux Japonais d'avoir, ainsi que cela existe chez eux, une poste bien organisée. Comme chez les anciens Mexicains et chez les Péruviens, les courriers vont à pied. Ils sont toujours deux afin qu'en cas d'accident le second puisse prendre les dépêches. Le courrier court de son pas le plus rapide, et il trouve, à la fin de sa course, l'homme relais qui attend, et aussitôt qu'il est assez rapproché pour lui passer sans crainte le paquet de lettres, il le fait ; le relais court déjà que l'autre n'est pas encore arrêté. Rien ne peut venir mettre obstacle à leur course, fût-ce un seul moment. Le plus grand prince de l'empire, avec toute sa suite, s'il rencontre l'homme de la poste, doit lui faire place.

sur un total de 251,997,290 lettres, soit 90 pour 100.

Au surplus, l'administration des postes a suivi toujours les progrès de l'époque : ainsi, constamment des dispositions règlementaires sont mises en harmonie avec les besoins du commerce français, et des traités internationaux complètent la portée de l'organisation de la poste (1).

334. C'est parce que le transport des dépêches appartient exclusivement à l'administration des postes, que celle-ci a souvent à se défendre contre la violation du droit qui lui a été attribué.

Voici un résumé général de la jurisprudence à cet égard :

Les entrepreneurs et conducteurs de messageries sont responsables de la contravention résultant de ce que les paquets des voyageurs contiendraient des lettres missives dont le transport appartient exclusivement à *l'administration* des postes, alors même que ces paquets auraient été remis fermés, si l'expéditeur indiqué n'est point domicilié et connu, où s'il a son domicile à l'étranger ; dans ces derniers cas, c'est aux messageries à s'imputer de s'être chargées des paquets, sans avoir vérifié le contenu, avec le consentement du chargeur (2). (*Vide suprà*, p. 356 et suiv.)

---

(1) Voy. lois des 26 août 1790, 28 août 1791, 21 septembre 1792, 18 mars 1817, 5 juin 1829 ; arrêtés du 26 ventôse an VII, 27 prairial an IX ; ordonnances des 19 février, 16 décembre 1843 21 juillet, 17 novembre 1844, 18 mars 1845 ; voy. aussi Lehir, 1850, 1re part., p. 219 ; dito, 1851 et 1856, 1re part., p. 174, 1858, p. 7. On peut enfin consulter l'*Annuaire des postes*.

(2) Cass. crim., 13 novembre 1823, ; D. A., 10-794.

Il y a immixtion dans le service exclusivement confié à l'administration des postes, dans le fait du transport par un entrepreneur de voitures, d'un acte de décès et d'un acte de consentement de mariage, pour être soumis à la formalité de la légalisation. Ces deux actes ne pouvant être considérés comme des actes de procédure compris dans l'exception de l'article 2 de l'arrêté du 27 prairial an IX, leur transport constitue une contravention à l'article 1er de cet arrêté, qui interdit aux entrepreneurs de voitures toute espèce de transport de papiers ou paquets du poids d'un kilogramme et au-dessus, sauf l'exception contenue en l'article 2 (1).

Mais les perquisitions (2) faites sur un voiturier qui ne

---

(1) Cass. (ch. crim.), 20 mars 1858; *Gaz. des Trib.*, 21 mars 1858.

La petite poste de Paris n'a de privilége que pour la distribution des lettres; le transport des journaux et écrits imprimés peut être fait par les administrations particulières. (Cass., 15 janvier 1836.)

(2) Les perquisitions autorisées, par l'arrêté du 27 prairial an IX, pour la répression des délits sur le transport des lettres, ne sont autorisées ni sur la personne des simples voyageurs, ni dans leurs effets. (Cass. 11 juin 1842; Lehir, 1842, p. 273; voy. conforme, cass , 12 août 1841, Dall., 41-1-428.)

Le pourvoi qui a donné lieu à l'arrêt de cassation du 11 juin 1842 a été formé contre un arrêt de la cour de Metz.

L'administration des postes prétendait que la visite des effets des voyageurs étant permise par la loi, on pouvait constater une contravention aux lois sur le transport des lettres.

Le domestique d'un fabricant employé par lui, tantôt aux travaux de son usine, tantôt au transport des produits de la fabrication, ne peut, conduisant accidentellement, et non par suite d'un service

part pas régulièrement d'un lieu déterminé pour un autre lieu également déterminé, et qui voyage partout où il trouve du chargement, ne peuvent servir de base à une prévention pour transport illégal de lettres. Les voituriers qui voyagent ainsi, n'étant pas compris dans la catégorie déterminée par l'art. 3 de l'arrêté du 27 prairial an IX (1).

Il s'agit en effet, dans l'espèce, d'un droit étroit qui ne peut être étendu d'un cas à un autre (2).

Le commissionnaire, entrepreneur de voitures publiques, qui se charge d'une lettre ayant pour objet de l'autoriser à se faire remettre diverses marchandises qu'il doit rapporter à son retour, et de faire connaître aux personnes auxquelles la lettre est adressée, le mandat qu'il a reçu pour le transport, ne contrevient pas, par ce fait, à l'arrêté du

---

régulier, des marchandises sur la voiture et dans le seul intérêt de son maître, être rangé dans la classe des messagers, piétons, etc., sur qui l'art. 3 de l'arrêté du 27 prairial an IX permet de faire faire toutes perquisitions dans le but de constater des contraventions aux lois sur le transport des lettres. (Cass. 18 juin 1842; Lehir, 1842, p. 306.)

(1) Besançon, 24 juillet 1842; Lehir, 1843, p. 78; voy. conforme, Grenoble, 2 janvier 1834, S. V., 34-2-586; Cass., 17 mai 1832, S. V., 32-1-779; 13 avril 1833, S. V., 33 1-178; 21 mai 1836, S. V., 36-1-525.

(2) Les coquetiers sont compris parmi les personnes sur lesquelles, aux termes des arrêts du Conseil d'Etat des 18 et 29 novembre 1681, et des arrêtés des 26 ventôse an VII et 27 ventôse an IX, des visites peuvent être faites à l'effet de reconnaître si elles n'ont pas contrevenu à la prohibition de porter les lettres. (Cass., 23 décembre 1842; Lehir, 1843, p. 208.)

27 prairial an IX ; de semblables lettres, uniquement relatives au service personnel du commissionnaire, doivent être assimilées aux lettres de voiture, et la seule condition que l'on puisse exiger pour affranchir le porteur de toute peine, c'est qu'elles aient été, conformément aux prescriptions de l'arrêté du Conseil du 18 juin 1681, ouvertes et non cachetées.

Au surplus, quoique la lettre ait été remise, au commissionnaire, cachetée, aucune contravention ne peut lui être imputée, si, au moment de cette remise, il en a brisé le cachet (1).

Les défenses interdites au commissionnaire en général s'appliquent nécessairement à l'administration d'un chemin de fer.

Ainsi, cette administration n'a point le droit de transporter les lettres ; l'administration des postes ayant seule ce monopole. Toute contravention, à cet égard, est aussi punie

---

(1) Cass., 25 mars 1843 ; Lehir, 1843. p. 271.

On lit dans le jugement contre lequel le pourvoi avait été dirigé et qui est rapporté dans l'arrêt de la Cour suprême qui le rejette : « Attendu qu'il résulte bien des dépositions des témoins que, lorsque le 17 novembre au soir, la lettre dont s'agit fut remise par Lecorre à la femme de René Guidoux, qui devait partir pour Lorient dans la nuit, elle était cachetée ;

Attendu qu'en leur présence, cette femme brisa le cachet, en disant aux témoins que c'était la condition sous laquelle son mari se chargerait du transport, et la déposa ensuite, ouverte et non cachetée, dans le portefeuille de son mari ; que ce fait de la femme Guidoux prouve que la volonté de son mari de ne se charger d'aucune lettre ou billet cacheté, même relatif à son service, était formelle et bien connue de toute sa famille. »

par les arrêtés du Conseil des 18 juin et 28 novembre 1681; les lois du 26 août 1790, 21 septembre 1792, et l'arrêté du 27 prairial an IX. C'est ainsi, en effet, que l'a jugé le tribunal de police correctionnelle de Paris, le 27 décembre 1850, contre la Compagnie du chemin de fer du Nord (1), et cette décision est évidemment conforme aux lois sur la matière.

Les pièces de procédure, quel qu'en soit le poids ou le volume, quelle que soit la nature de l'enveloppe qui les contient, et alors même que cette enveloppe affecterait la forme d'une lettre cachetée, peuvent être transportées sans porter atteinte au privilége de l'administration des postes. Il suffit qu'il soit indiqué, sur l'enveloppe, que celle-ci contient des pièces de procédure, indication qui permet à l'autorité d'en vérifier le contenu sans violer le secret des lettres. (Cassation d'un arrêt de la Cour de Douai, chambre des appels correctionnels, qui, sur la poursuite de l'administration des postes, condamnait à l'amende la Compagnie du chemin de fer du Nord.) (2).

La disposition de l'article 1er de l'arrêté du 27 prairial an IX, est, du reste, générale et absolue.

La circonstance que le transport des lettres et journaux aurait eu lieu pendant longtemps au vu et au su de l'adminis-

(1) *Gaz. des Trib.*, 28 décembre 1850.

(2) Cass. (ch. crim.), 20 septembre 1851; voy. aussi cass., 13 novembre 1845; *Droit*, 14 novembre 1845.

Une Compagnie de chemin de fer contrevient au privilége de la poste, en transportant par les chemins de fer une note de bourse non cachetée et même non ployée en lettre. (Cour impériale d'Orléans, 11 mars 1846; *Droit*, 14 mars 1846.

tration ne saurait donc autoriser les tribunaux à éluder la loi, et ils ne pourraient reconnaître soit à l'administration des postes, soit au ministre des finances lui-même le droit d'accorder des autorisations que la loi n'a point admises (1). Mais quelque absolue que soit la loi, elle souffre cependant quelques exceptions.

Des lettres peuvent en effet être, sans contravention à la loi, portées accidentellement par des *courriers de commerce*. L'existence autorisée de ces courriers, la tolérance semi-séculaire de leur institution, et la reconnaissance de leurs droits par l'administration, doivent être un obstacle à toutes poursuites et à toute condamnation (2).

---

(1) Trib. correct. de Saint-Omer, 29 juin 1842; Lehir, 1842, p. 223.

(2) Trib. correct. de Boulogne-sur-Mer, 20 avril 1842; Lehir, 1842, p. 191.

La prohibition faite à tous par l'arrêté du 27 prairial an IX de s'immiscer dans le transport des lettres et journaux n'a pas seulement pour but de prévenir toute concurrence de transport dans l'intérêt de l'administration des postes, mais encore de leur affecter exclusivement le transport des dépêches.

Si une exception nécessaire laisse aux particuliers, dans des occasions accidentelles, la faculté de se servir d'un exprès pour faire porter un message, on ne doit pas en conclure qu'on puisse établir un service périodiquement organisé pour le transport d'une correspondance particulière, quel que soit le poids des paquets qui contiennent cette correspondance.

La prohibition existe surtout relativement aux correspondances anglaises de l'Orient, le transport de cette correspondance ayant été réglé entre la France et l'Angleterre par la convention postale du 12 juin 1839. (Aix, 31 août 1842; Lehir, 1842, p. 344.)

Sur ce point cependant, la jurisprudence n'est pas unanime, c'est ce qui ressort implicitement de la décision suivante :

Le courrier qui a accepté d'une maison de commerce, une mission de transport, moyennant une rétribution convenue et à ses risques et périls, ne peut, s'il est poursuivi *par* l'administration, à raison de cette mission, réclamer la réparation de ce préjudice (1).

La disposition de l'article 1er de l'arrêté précité ne comprend pas, toutefois, le transport d'une lettre, accidentellement opéré par un exprès ou par un domestique.

335. Ici se place une question d'une grande importance pour l'administration des postes et le public. Il s'agit de savoir si l'administration des postes est responsable d'une lettre perdue, et jusques à quelles limites.

Si la loi du 5 nivôse la protége, doit-on distinguer *entre* la perte et la soustraction? La jurisprudence, comme nous le verrons bientôt, a été indécise sur ce point. Cependant, nous pensons que la véritable doctrine est celle de M. Lehir, auquel nous emprunterons quelques passages d'une dissertation sur ce sujet.

L'article 14 de la loi du 5 nivôse an V, permet, il est vrai, à l'administration des postes de ne payer qu'une somme de 50 fr. pour une lettre chargée égarée ; mais cette tolérance

---

(1) Trib. de comm. de Paris, 4 octobre 1842 ; Lehir, 1842, p. 319 ; voy. aussi cass., 12 novembre 1843 ; Lehir, 1843, p. 173.

Sur la contravention au privilége de la poste, voy. encore cass., 26 mars 1824, 17 avril 1828, 21 mars 1836, 17 février 1837, 14 mai, 11 juin, 12 août 1842 ; 25 mars, 26 août 1843 ; 19 avril 1845 ; 24 septembre 1847 ; 3 juin 1848 ; 24 novembre 1854.

disparaît si un vol a été commis par les préposés de l'administration. Telle est la règle posée par la Cour de cassation, le 12 janvier 1849 (1).

---

(1) Art. 1384 C. Nap.; cass., 12 janvier 1849; Lehir, 1849, p. 453. Voici les termes de cet arrêt :

« Vu les articles 74 du Code pénal, 1251, § 3, 1382 et 1384 du Code civil, 408, 483 du Code d'instruction criminelle;

« Sur le premier moyen, tiré de la violation de l'article 1384 du Code civil, en ce que l'arrêt attaqué, pour débouter Vandermarq de la demande en dommages-intérêts, par lui formée comme subrogé aux droits de Todros frères contre l'administration des postes, s'est fondé sur ce que, par jugement du 21 mars 1845, et par un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 23 février 1846, il a été expressément déclaré qu'il y avait eu imprudence et faute lourde de la part de Vandermarq, dans le fait d'avoir négocié des certificats de rentes de Naples, à lui envoyés de Turin par un individu inconnu prenant le faux nom de cômte de Levy, et dans l'envoi, à cet individu inconnu, des valeurs qui ont été le produit de cette négociation, et sur ce que cette imprudence et cette faute de Vandermarq le rendaient responsable du préjudice causé aux frères Todros, véritables destinataires des certificats en question :

« Attendu que les motifs puisés par la première partie de l'arrêt attaqué dans le jugement du 21 mars 1845, et dans l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 23 février 1846, qui ont prononcé sur des instances existant entre Todros frères et Vandermarq, et dans lesquelles l'administration des postes n'a pas été partie, n'auraient pu servir de base au rejet de la demande récursoire formée ultérieurement par Vandermarq contre cette administration, qu'autant qu'il aurait été déclaré par la Cour d'assises qu'en appréciant les résultats de l'imprudence ou de la faute lourde relevée à la charge de Vandermarq, et ceux de la faute imputée à l'administration des postes, comme civilement responsable de son préposé, c'était à

Mais l'étendue de la responsabilité des postes a donné lieu à des difficultés d'appréciation (voyez page 603) que M. Lehir, année 1849, p. 91, 1re partie, résout ainsi, en

---

Vandermarq et non à l'administration des postes qu'il fallait attribuer la cause du dommage éprouvé ;

« Attendu que les motifs de l'arrêt attaqué ne présentent pas, d'une manière explicite, cette appréciation, qui seule aurait légalement motivé le rejet de l'action de Vandermarq, fondée tout à la fois sur l'article 1251, § 3, et sur l'article 1384 du Code civil ;

« Qu'ainsi, ces motifs ne suffisent pas pour justifier l'arrêt attaqué.

« Attendu qu'il convient dès lors d'examiner si, comme l'énonce hypothétiquement l'arrêt attaqué, et comme l'a prétendu l'administration des postes, celle-ci était affranchie par la législation spéciale qui la régit de la responsabilité réclamée contre elle ;

« Attendu, sur ce deuxième moyen, que les prescriptions de l'article 1384 du Code civil, sur la responsabilité des maîtres et commettants, à l'égard des dommages causés par leurs préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés sont applicables à l'administration des postes, hors les cas où des exceptions à ces dispositions ont été formellement établies par des lois spéciales ;

« Attendu que si l'article 14 de la loi du 5 nivôse an V, établit qu'il n'est dû par l'administration des postes qu'une somme de 50 fr., en cas de perte d'une lettre chargée, et qu'il n'est dû aucune indemnité en cas de perte d'une lettre simplement mise à la poste et non chargée, le mot perte, employé dans cet article, ne peut s'entendre que d'un fait involontaire ou accidentel ;

« Que, dès lors, on ne peut l'étendre à des faits volontaires constituant des crimes ou des délits tels que des détournements ou des soustractions commis par des préposés de l'administration des postes dans l'exercice de leurs fonctions ;

« Attendu que cette nature de faits n'étant pas énoncée dans la

distinguant la *perte* de la *soustraction*, et en donnant raison à l'arrêt de cassation précité :

« D'après l'article 14 de la loi du 5 nivôse an V, en cas

---

loi spéciale de la matière, rentre dans le droit commun, et soumet l'administration des postes à la responsabilité qui résulte de la loi générale;

« Attendu qu'il est reconnu et déclaré constant, en fait, par l'arrêt de la Cour d'assises du département de la Seine, rendu le 15 février 1848, contre Léopold Connor, qu'il s'est rendu coupable, en 1844, d'avoir, étant agent de l'administration des postes, ouvert et supprimé une lettre chargée et recommandée, confiée à l'administration des postes, par Quartara de Gênes, et d'avoir en même temps, étant dépositaire public, soustrait douze coupons au porteur de rentes de Naples, contenus dans ladite lettre chargée, lesquels étaient entre ses mains, en vertu de ses fonctions;

« Attendu que, pour réparation de ce crime et de plusieurs crimes de faux connexes, dont ledit Connor a été également déclaré coupable par l'arrêt précité, il a été condamné à la peine de douze années de travaux forcés, et en outre à payer au sieur Vandermarq, agent de change, qui s'était constitué partie civile, une somme de 30,000 fr. pour réparation du préjudice causé à ce dernier par la soustraction des certificats de rente de Naples dont il s'agit;

« Attendu que ces faits ne pouvaient rentrer dans le cas de perte spécifié dans l'article 14 de la loi du 5 nivôse an V;

« Que, par conséquent, dans ces circonstances, l'arrêt attaqué, en relaxant l'administration des postes de l'action en responsabilité civile intentée contre elle par Vandermarq, à raison du préjudice à lui causé par la soustraction des coupons dont il s'agit, commise par Léopold Connor dans l'exercice de ses fonctions de préposé, qui lui avaient été confiées par l'administration, a expressément violé les articles 1251, § 3, et 1384 du Code civil, et a faussement appliqué la loi du 5 nivôse an V;

« Casse et annule l'arrêt de la Cour d'assises du 23 juin 1848. »

de perte, il ne sera accordé d'autre indemnité que celle de 50 fr. pour chaque lettre ou paquet chargés, « le port des lettres et paquets chargés, d'après le même article, doit être double et payé d'avance; l'indemnité est due de préférence à celui auquel la lettre était adressée; *à défaut* de réclamation de sa part, dans le mois, elle doit être payée à la personne qui justifie en avoir fait le chargement: les lettres affranchies et non chargées, pour lesquelles il n'est point délivré de bulletin, ni payé double port, et leur délivrance ayant lieu sans en exiger de reçu, ne sont susceptibles d'aucune indemnité, en cas de perte. »

« Telle est la loi sur cette matière; une ordonnance du 11 janvier 1829, relative à un mode nouveau de service pour les lettres arrivant à Paris, répète la même disposition en ces termes : — Il n'est rien changé au règlement *sur les* chargements, qui, seuls, en cas de perte, donnent lieu à un recours en indemnité, conformément à la loi du 5 nivôse an V.

« Un arrêt de la Cour de Colmar, du 6 août 1829, a décidé, en conséquence, que l'administration des postes n'est responsable des lettres confiées à la poste qu'autant que ces lettres ont été chargées, et qu'il n'y a pas à distinguer, au surplus, entre le cas où elle a été soustraite par un employé de l'administration; le principe de responsabilité étant le même dans les deux hypothèses.

« Dans ces derniers temps plusieurs questions semblables se sont présentées : ainsi, le 5 octobre 1847, la Cour d'assises de la Seine, d'une part, se déclarait compétente pour prononcer sur la demande en dommages-intérêts dirigée contre l'administration des postes par suite de la

soustraction d'une lettre chargée, commise par l'un des employés de cette administration, et d'autre part condamnait la même administration à la restitution d'une somme de 3,351 francs, comme responsable de la soustraction.

« En proclamant sa compétence et en rejetant la prétention de l'administration des postes fondée sur l'article 14 de la loi du 5 nivôse précité, la Cour d'assises décidait que cet article ne s'appliquait qu'au cas de *perte*, mais non au cas de *soustraction*.

« L'administration des postes se pourvut en cassation contre cet arrêt, mais elle déclara se désister de son pourvoi, en l'audience de la chambre criminelle du 30 décembre 1847 (Voir *le Droit* du 1er janvier 1848). » Voy. aussi p. 604.

« Les mêmes règles seraient-elles applicables aux lettres non chargées? Nous pensons qu'il faut répondre affirmativement, car la loi du 5 nivôse n'affranchit encore l'administration des postes des dommages-intérêts, en cas de lettres *non chargées*, que s'il s'agit de *perte*, c'est-à-dire d'un fait *accidentel et involontaire*, comme le dit la Cour de cassation, et non d'un détournement.

« La seule difficulté consisterait à prouver que la lettre non chargée ou non recommandée a été réellement mise à la poste, que des valeurs y étaient renfermées et qu'elle n'est pas parvenue ; mais, dans ces matières, la preuve est nécessairement laissée à l'appréciation du juge ; et, si l'instance en réparation civile est jointe à l'instance criminelle, si le détournement, si la soustraction viennent à être prouvés, on conçoit que l'existence des valeurs peut facilement s'en déduire. »

Ici M. Lehir pose une question nouvelle :

« Mais il s'agit d'une lettre chargée, contenant des valeurs, et qui ne serait pas arrivée à sa destination, parce que le courrier, ivre en passant en ce lieu, n'aurait pas pu remettre les dépêches, qui, par suite, se seraient *égarées*.

« Or, nous nous demandons si une pareille cause constitue la perte qui, d'après la loi du 5 nivôse an V, affranchit l'administration, ou s'il ne s'agit pas plutôt d'un fait dont l'administration répond ?

« L'ivresse d'un courrier est une faute grave, *qui* ne peut être assimilée, à notre avis, à un accident ; la perte qui en résulte ne saurait être, par conséquent, considérée comme involontaire et accidentelle.

« On conçoit que, si la cause de la perte d'une lettre reste ignorée, si surtout la perte provient d'un *accident de route* que l'on n'a pu empêcher, l'administration des postes se trouve libérée, moyennant l'indemnité de 50 francs pour une lettre chargée ; mais, si l'on connaît la cause de la perte, si l'on peut formellement l'attribuer à l'ivresse d'un agent, l'accident, la cause accidentelle disparaissent ; on ne retrouve plus le même motif d'exonérer l'administration.

« Cependant, il faut reconnaître que le mot *perte* peut s'appliquer à ce cas ; la lettre n'est plus *détournée* ou *soustraite* comme dans l'espèce soumise à la Cour de cassation ; le texte de la loi de l'an V semble donc favoriser l'administration ; en est-il de même de son esprit ? »

Là, M. Lehir suspend sa discussion ; mais évidemment celle qui précède indique que l'administration devrait être déclarée responsable.

Tels sont donc les principes qui devraient prévaloir suivant la loi de nivôse, mais la jurisprudence offre à cet égard une certaine divergence : il suffira, pour le démontrer, de la résumer.

Nous avons dit déjà que, suivant certaines décisions, l'administration n'est responsable des lettres confiées à la poste qu'autant que les lettres ont été *chargées* (1).

Aux termes de l'arrêt qui le juge ainsi, il n'y a pas à distinguer, quant aux lettres non chargées, entre le cas où la lettre a été perdue par cas fortuit ou force majeure, et le cas où elle a été soustraite par un employé de l'administration ; le principe de responsabilité est le même dans les deux hypothèses.

Ainsi, la responsabilité de l'administration des postes à l'égard des lettres ou paquets et valeurs qui peuvent lui être confiés, doit être déterminée et limitée d'après le sens strict des lois spéciales qui règlent ce service, et notamment d'après celle du 5 nivôse an V (2).

Or suivant ces lois, dit-on, l'administration n'est aussi responsable des versements en espèces, qu'autant qu'ils ont été effectués *à découvert* dans ses caisses, selon les formes prescrites par les règlements (3).

En ce qui concerne les lettres et paquets, l'administration ne doit d'indemnité, en cas de perte, que pour les lettres chargées ; et l'indemnité est fixée à la somme de 50 fr. par chaque lettre ; quant aux lettres non char-

(1) Colmar, 6 août 1829.

(2) Conseil d'Etat, 12 juillet 1851.

(3) Même décision.

gées, il n'est pas dû, au cas de perte, indemnité (1). Il en est de même des lettres recommandées (2). En résumé, on prétend que les lois sur la responsabilité de l'administration des postes, en déterminant les conséquences du cas de perte, n'ayant fait aucune distinction eu égard aux circonstances qui auraient pu causer ou accompagner la perte, il n'y a pas lieu de distinguer entre ces circonstances. (Il s'agissait, dans l'espèce, du Conseil d'État, 12 juillet 1851, d'une lettre non chargée qu'on prétendait avoir été soustraite par un employé de l'administration des postes) (3).

« Ce dernier arrêt, dit M. Lehir (année 1856, p. 46), paraîtrait renverser tout le système des arrêts précédents concernant la responsabilité en cas de *soustraction;* mais comme le Conseil d'État n'avait à se prononcer que relativement à une lettre non chargée, il est permis de croire que la décision a été dominée par ce fait. Quant à nous, nous persistons à croire que le public n'ayant pas d'autre moyen de correspondre que la poste, et le transport des lettres étant interdit à tous autres qu'à cette administration, elle doit être déclarée responsable de toutes les soustractions commises dans le service par ses employés; et que tout banquier, commerçant, ou autre, dont les remises ont été ainsi soustraites, et qui fait la preuve devant les tribunaux de l'envoi et de la soustraction de ces remises, a droit à une indemnité, surtout lorsque la lettre les con-

---

(1) Même décision.

(2) Même décision.

(3) Même décision.

tenant avait été chargée. » Il a donc été bien jugé que l'administration des postes est civilement responsable du détournement de lettres commis par ses employés dans l'exercice de leurs fonctions; elle doit réparation, envers les particuliers, de la perte à eux causée par ces détournements. Les dispositions de la loi du 5 nivôse an V, qui, pour le cas de perte de lettres, limitent l'étendue de la responsabilité de l'administration, ne sauraient être étendues au cas de soustraction ou de détournement commis par l'un de ses préposés (1).

Dans le cas même où les valeurs détournées consisteraient en titres de rentes au porteur, qui auraient été négociés ultérieurement par un agent de change auquel ils auraient été remis sous un faux nom par l'employé auteur de la soustraction, l'administration des postes ne pourrait être affranchie de sa responsabilité envers l'agent de change (responsable lui-même vis-à-vis du véritable propriétaire des rentes), sous le seul prétexte qu'il aurait commis une imprudence ou faute lourde en négociant des rentes qui lui étaient adressées par un inconnu (2).

---

(1) Paris, 6 août 1850, et arrêt précité du 12 janvier 1849.

(2) Paris, même arrêt.

La Cour de Bordeaux a jugé, le 28 mai 1856, que le négociant qui a expédié par simple lettre ni chargée, ni recommandée, une valeur à ordre (un bon de la Banque), n'est pas en faute et par suite responsable de la perte de cette valeur, s'il ne fait que se conformer à l'usage général du commerce. (Lehir, 1857, p. 20.) Mais jugé que lorsqu'un négociant, pour se libérer de sa dette envers un autre négociant, lui adresse, sans l'autorisation de ce dernier, un billet

Pour que l'administration des postes pût être affranchie de toute responsabilité, il faudrait que les juges reconnussent que l'imprudence de l'agent de change aurait été la seule cause du dommage éprouvé (1).

Il est à remarquer cependant que l'arrêt qui le décide ainsi est antérieur à celui du Conseil d'État du 12 juillet 1851, qui juge que le directeur général de l'administration des postes ne peut être poursuivi comme civilement responsable à raison des faits commis dans l'exercice de leurs fonctions par les agents de cette administration.

336. En ce qui touche la compétence, même divergence que pour les cas de soustraction.

Ainsi, dit-on, c'est à l'autorité administrative, à l'exclusion des tribunaux, qu'il appartient de connaître de l'action d'un particulier contre l'administration des postes, pour se faire indemniser de la perte de valeurs confiées à la poste, qui auraient été soustraites par un employé de cette administration (2).

Mais, dans l'espèce, il nous semble que l'application même de l'article 1384 du Code Napoléon indique nécessairement la compétence des tribunaux ordinaires, sauf le

---

de banque par la poste, et qu'il ne prend pas même la précaution de charger ou de recommander sa lettre, la perte est aux risques de l'expéditeur. (Lyon, 16 mars 1854; Teulet et Camb., 1855, p. 429.)

(1) Cass., 12 mai 1851.

(2) Trib. des conflits, 7 avril 1851, 17 septembre 1844. Voy. encore loi des 26-29 août 1791; des 17 juillet, 8 août 1790 et arrêté du 18 fructidor an III; tribunal des conflits, 20 mai 1850; Lehir, 1850, p. 309.

Un tribunal ne peut critiquer les règlements des postes qui sont

cas spécial tel qu'il est prévu, page 607, pour les paquebots-postes. (Voy. aussi page 600.)

Du reste, on a jugé avec raison que l'action en dommages-intérêts contre le directeur d'un bureau de poste personnellement à raison de faits imputables à ce fonctionnaire, et notamment pour avoir irrégulièrement payé un mandat de la poste délivré sur son bureau, est de la compétence des tribunaux, à l'exclusion de l'autorité administrative, s'il n'apparaît pas que l'appréciation des faits allégués comme fondement de cette action, soit de nature à entraîner l'examen ou la discussion des règlements ou des actes administratifs (1).

337. M. Lehir (1856, p. 46) examine encore la responsabilité de l'administration pour retard dans les lettres ou les mandats, et il conclut, sous quelques restrictions, à la responsabilité, parce que l'administration a le monopole du transport. (*Vide infrà*, page 611.)

338. L'administration des postes a eu aussi à plaider sur sa responsabilité pour le transport des marchandises; de là encore des questions de compétence.

Or, nous lisons dans M. Lehir (1851, p. 571), que l'action du consignataire de marchandises transportées par les paquebots-postes de l'Etat, en responsabilité du dommage qu'elles ont éprouvé en cours de voyage, est de la compétence non de l'autorité *judiciaire*, mais bien de l'autorité *administrative*.

Par suite, le jugement par lequel le tribunal civil s'est

---

administratifs. (Cass., req., 8 avril 1844; *Gaz. des Trib.*, 8 et 9 avril 1844.)

(1) Trib. des conflits, 9 mai 1851. (*Vide contrà*, 26 novemb. 1850.)

déclaré compétent pour statuer sur une pareille action, doit être annulé par le *tribunal des conflits*.

Sur ce point, nous ne croyons pouvoir mieux faire ressortir l'économie des dispositions législatives qu'en exposant en note (1) les raisons que faisait valoir, contre la compétence, M. Aycard, avocat, en citant les règlements spéciaux faits contre les paquebots-postes.

---

(1) « Les *paquebots-postes*, disait, devant le tribunal civil de Marseille, M. Aycard, avocat de l'administration, sont exploités d'après les ordres du gouvernement, par des agents immédiats, sous sa surveillance et avec les fonds fournis par le trésor public. Cela suffit, aux termes de l'arrêté du 2 germinal an V, pour que toutes leurs opérations, indistinctement, doivent être rangées dans la classe des *affaires administratives*.

« A ce titre, il est interdit aux tribunaux ordinaires d'*en connaître*, en vertu du principe de la séparation des pouvoirs, inscrit dans les lois du 22 décembre 1789, des 16-24 août 1790 et surtout du 16 fructidor an III.

« N'est-ce pas, d'ailleurs, pour consacrer au besoin cette interdiction, pour entourer les paquebots-postes, leurs agents et leurs opérations des immunités administratives, que, dans la loi des 14-23 juin 1841, créatrice de deux nouveaux services sur la Méditerranée, on a inséré un article 6 ainsi conçu : *Les dispositions du Code de commerce et des lois maritimes qui règlent la responsabilité des armateurs et des capitaines de navires envers les chargeurs et leur ayant cause, ne sont pas applicables* à l'Etat et à ses agents.

« A un second point de vue, la nature de la demande formée par le sieur Luiflan exige nécessairement l'appréciation et la décision de l'autorité administrative.

« En effet, cette demande tend à obtenir de l'administration des paquebots-postes, en réparation d'un préjudice dont on soutient qu'elle est responsable, des dommages-intérêts qui, s'ils étaient

339. Les art. 173, 187 et 386, n° 3, du C. pénal, édictent la pénalité qui est applicable au détournement des lettres.

accordés, devraient être payés avec les fonds du trésor public. Or, des décrets des 19 juillet, 8 août 1790, art. 1er, et de la constitution du 22 frimaire an VIII, articles 45 et 56, il résulte clairement que *nulle créance sur le trésor public ne saurait être admise parmi les dettes de l'Etat*, en vertu des décisions de l'autorité judiciaire ; et il est facile d'en comprendre la raison. Que deviendrait la séparation des pouvoirs, base continuelle de notre constitution politique, si, aux tribunaux civils *qui ne peuvent, à peine de forfaiture, troubler de quelque manière que ce soit les opérations des corps administratifs*, on accordait le droit exorbitant d'entraver, de paralyser par des condamnations pécuniaires la marche et l'indépendance de l'autorité administrative?

« C'est sous l'empire de cette considération, que Dalloz, *Nouv. Répert.*, v° *Compétence administrative*, n° 167; Solon, *Répert. de Juridictions*, v° *Dommages-intérêts*, t. II, p. 595, et Chauveau, *Principes de compétence et de juridiction administratives*, t. III, p. 529, ont proclamé la compétence exclusive de l'autorité administrative lorsqu'il s'agit d'une action tendant à faire déclarer le trésor public débiteur.

« Cette doctrine a été consacrée par plusieurs arrêts du Conseil d'Etat, notamment par ceux des 8 août 1844, 9 décembre 1845, 9 février 1847, 20 août 1847. »

Me Gasquys, avocat du sieur Lutfian, répondait : qu'il fallait distinguer entre le *transport des lettres*, qui était une branche de l'administration de l'Etat, et le *transport des marchandises* qui ne pouvait être considéré que comme une entreprise particulière qui mettait à la charge de l'Etat la responsabilité résultant des art. 1382, 1383, 1384 du Code Nap., laquelle n'avait pas été écartée par l'article 6 de la loi du 14-23 juin 1841, sur la création des paquebots-postes : « Ce n'est pas de la part des tribunaux, ajoutait-il, s'immiscer dans l'examen

Cette pénalité est indépendante de l'action civile dirigée contre l'auteur du vol, et de celle qui incombe à l'administration des postes comme civilement responsable (1).

340 L'administration des postes est encore civilement

---

et la critique des réglements et actes d'administration, que d'apprécier, dans les cas prévus par les art. 1382 et suivants, les dommages résultant de l'exécution plus ou moins intelligente, plus ou moins prudente des règlements et des ordres administratifs. Telle est la jurisprudence de la Cour de cassation, formulée principalement dans un arrêt remarquable du 1er avril 1845, Dall., 45-1-261. » Mais cette doctrine ne prévalut pas. (Extrait de la *Jurisprudence de Marseille*, par MM. Girod et Clariond fils.)

Tout capitaine de navire doit prévenir l'administration des postes un mois avant le départ de son bâtiment, se munir d'un certificat du directeur des postes constatant qu'il a reçu la malle des dépêches, ou qu'il n'y en avait pas, et remettre, à son arrivée, les lettres à lui confiées soit au directeur, soit, en cas de quarantaine, au bureau de santé pour être envoyées à la poste. (Arrêté du 19 germinal an X.)

(1) « Tout juge, administrateur, fonctionnaire ou officier public qui aurait détruit, supprimé, soustrait ou détourné les actes et titres dont il était dépositaire en cette qualité ou qui lui auront été remis ou communiqués à raison de ses fonctions, sera puni des travaux forcés à temps. — Tous agents, préposés ou commis, soit du gouvernement, soit des dépositaires publics, qui se seront rendus coupables des mêmes soustractions, seront soumis à la même peine. » (C. pénal, art. 173.)

« Toute suppression, toute ouverture de lettres confiées à la poste, commise ou facilitée par un fonctionnaire ou un agent du gouvernement ou de l'administration des postes, sera punie d'une amende de seize francs à cinq cents francs, et d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans. Le coupable sera, de plus, interdit de toute fonc-

responsable des accidents imputables à ses courriers (1).

Elle est même tenue du fait des postillons, si les chevaux ont été conduits par le courrier (2).

Aujourd'hui ces questions sont devenues très-rares par suite de l'établissement des chemins de fer qui a entraîné, sur la plupart des routes, la suppression du service de l'administration des postes par des relais.

Si nous résumons maintenant la question qui domine ce chapitre, c'est évidemment la responsabilité de l'administration des postes pour lettres détournées.

Or, nous sommes obligé de reconnaître que l'administration des postes est responsable des lettres chargées s'il y a détournement. C'est là la vraie doctrine que ne peut contrarier la loi de nivôse, et qui est commandée au contraire par l'article 1384 du Code Napoléon.

---

tion ou emploi public pendant cinq ans au moins et dix ans au plus.» (C. pénal, art. 187.)

L'article 386 punit le vol de la réclusion :

« Si le voleur est un domestique ou un homme de service à gages, même lorsqu'il aura commis le vol envers des personnes qu'il ne servait pas, mais qui se trouvaient, soit dans la maison de son maître, soit dans celle où il l'accompagnait ; ou si c'est un ouvrier, compagnon ou apprenti, dans la maison, l'atelier ou le magasin de son maître, ou un individu travaillant habituellement dans l'habitation où il aura volé. » (C. pénal, art. 386.)

(1) Cass, 3 juin 1833 ; 30 janvier 1843 ; 15 octobre 1844, et 1er avril 1845 ; trib. de comm. de la Seine, 21 mai 1844 ; cass., 22 novembre 1818.

(2) Cass., 30 janvier 1844 ; voy. aussi id., 22 novembre 1848 ; *Droit* du 23 novembre 1848.

Nous avons même dit avec M. Lehir (*vide* p. 607), que cette responsabilité s'étend aux lettres non chargées.

En ce qui touche la responsabilité pour le retard des lettres et des mandats, nous ajouterons avec le même auteur :

« Quant aux lettres en retard, le privilége si exclusif attribué à l'administration nous porte à dire qu'elle doit être déclarée responsable, si le retard provient de la faute de ses employés. »

A l'égard de la responsabilité sur l'envoi des effets de commerce, M. Lehir ajoute :

« Peut-être prétendra-t-on qu'une distinction est à faire entre le cas où un effet à recevoir aurait été envoyé, par exemple, au terme fatal, dans le dernier délai, la veille seulement, comme on le suppose, du jour de la présentation, et le cas où l'envoi se fût trouvé de quelques jours antérieur à l'échéance.

« Celui qui confie des effets de commerce à la poste la veille même de l'échéance, s'expose, dira l'administration, à un retard de présentation et de protêt s'il survient le moindre accident ; or, quand un service est aussi compliqué que l'est notamment celui de Paris, on doit tenir compte de quelques erreurs possibles ; l'erreur, surtout l'erreur légère, est alors en quelque sorte inévitable et tient de la force majeure (1), etc., etc. »

En ce qui touche les envois d'argent, la poste n'en ayant pas le monopole, la responsabilité ne serait pas la même (2).

---

(1) Lehir, 1856, p. 47.

(2) Lehir, *loco citato*.

CHAPITRE VI.

DES VOITURES DE PLACE OU DE REMISE; DES OMNIBUS.

Sommaire.

341. Nous avons déjà parlé des Messageries, de leur responsabilité vis-à-vis de l'expéditeur (1); nous n'avons pas l'intention de traiter ici des voitures publiques au point de vue de leur police (2), ce serait étendre outre mesure notre travail et sortir de notre principal sujet, la commission; nous renverrons donc aux ouvrages spéciaux sur la matière (3).

(1) Voy. p. 119.

(2) Voyez notamment l'*omnibus du roulage* de M. de Bavillier.

(3) Doit être considéré comme légal et obligatoire l'arrêté municipal qui interdit à tous entrepreneurs de voitures chargés du transport en commun des voyageurs (appelées *Omnibus*), et autres que celles de la Compagnie qui a obtenu la concession moyennant une subvention annuelle, de s'arrêter sur quelque partie que ce soit de la voie publique, pour prendre ou décharger des voyageurs.

Un tel règlement rentre dans ceux que l'autorité municipale a le droit de prendre sur les objets de police confiés à sa surveillance;

342. Il nous suffira, en effet, dans ce chapitre, de compléter ce que nous avons dit sur les messageries, par l'exposé des principes sur la responsabilité que peuvent faire naître les voitures de place et les omnibus.

Cette responsabilité n'est pas moins grande que celle des entrepreneurs de transport ordinaire.

Mais d'abord posons quelques jalons historiques que nous emprunterons en grande partie à l'article publié par M. Berger dans le *Journal des Débats*, du 13 novembre 1857 :

Le premier carrosse qui roula dans Paris fut construit par ordre de François Ier pour Diane de Poitiers.

On vit ensuite le carrosse de la reine et celui de Diane, fille naturelle de Henri II et femme de François de Montmorency.

Jusqu'au règne de Henri IV, l'usage des *carrosses* se répandit peu, et les hommes continuèrent à se servir du cheval, tandis que les femmes employaient la chaise à porteurs inventée par la reine Marguerite. Henri IV n'avait

---

et notamment, en ordonnant les précautions locales sur tout ce qui intéresse la liberté, la commodité et la sûreté de la voie publique. Ce pouvoir se trouve confirmé par l'article 7 de la loi du 17 mars 1791, qui n'accorde la liberté de l'industrie qu'à la charge de se conformer aux règlements de police qui sont ou pourront être faits.

Il n'y a qu'un recours devant l'autorité supérieure qui soit ouvert aux intéressés, pour échapper à l'exécution d'un pareil règlement, qu'ils représenteraient comme excessif dans le droit exclusif de circuler et de s'arrêter sur la voie publique, concédé à une Compagnie unique ; et tant que le règlement n'est pas annulé par cette autorité, il est obligatoire pour les tribunaux. (Cass., 24 février 1858 ; *Droit*, 25 février 1858.)

qu'une voiture pour lui et sa femme. « Je ne saurais aller vous voir aujourd'hui, écrivait le roi à Sully, parce que ma femme se sert de ma coche. »

Les carrosses étaient donc, à cette époque, de véritables curiosités, et les historiens du dix-septième siècle ont cru devoir conserver le nom des personnages de la cour qui possédaient des voitures.

Ce furent d'abord le maréchal de Bois-Dauphin, auquel son embonpoint interdisait l'usage du cheval, puis le duc d'Epernon, qui le premier entra en carrosse dans la cour du Louvre en 1607, et enfin Sully, auquel cet honneur fut aussi accordé par le roi à cause de sa mauvaise santé. La bourgeoisie se servait de chaises, et le président de Thou, que la goutte empêchait de marcher, est le premier bourgeois qui se soit montré en carrosse dans les rues de Paris; il se faisait conduire au Parlement dans sa voiture, tandis que sa femme montait encore sur une mule, en croupe derrière un laquais.

Peu de temps après, cependant, on vit aussi paraître la voiture d'une bourgeoise, fille d'un sieur Tavereau, apothicaire, rue Saint-Antoine, et veuve du sieur Bordeaux, maître des comptes. On y montait avec une échelle de fer.

En 1620, Bassompierre rapporta de ses ambassades le premier carrosse à glaces.

C'est de la même époque (1640) que date la création des voitures de louage; elles furent inventées par un sieur Sauvage.

Les remises du sieur Sauvage étaient situées rue Saint-Martin, en face la rue de Montmorency, dans une maison

appelée Hôtel Saint-Fiacre, et décorée de l'image de ce saint, d'où le nom de *fiacre* a été donné aux carrosses de louage. Cette industrie réussit complétement et trouva de nombreux imitateurs, et entre autres un sieur Charles Villerme, qui, en 1650, obtint, moyennant une somme de 15,000 livres versée au Trésor public, la permission de monter « de grandes et de petites carrioles, des litières et brancards pour la commodité publique. »

Bientôt après, une entreprise plus importante fut fondée par un sieur de Givry, conseiller d'Etat, auquel le roi Louis XIV accorda, au mois de mai 1657, des lettres-patentes pour établir des carrosses, calèches et chariots attelés de deux chevaux dans les carrefours et autres lieux, et pour être loués à l'heure ou à la journée, pour Paris et la campagne.

A cette époque aussi (1662) on avait encore créé des voitures particulières à quatre chevaux pour la suite de la cour, en faveur de Mme de Beauvais, première femme de chambre de la reine Anne d'Autriche, avec permission de faire payer 3 livres par place dans les carrosses de Saint-Germain-en-Laye, 30 sols dans les coches suspendus, et 25 sols dans ceux non-suspendus.

Presqu'à la même date que cet établissement, M. le duc de Rouannès, gouverneur du Poitou, le marquis de Sourches, grand-prévôt de l'Hôtel, et M. le marquis de Crénan, grand-échanson de France, obtinrent le privilége des carrosses à cinq sous.

Ces carrosses étaient les précurseurs de nos omnibus actuels.

L'idée première de cette invention revient à Pascal, ami de M. de Rouannès, et qui avait un petit intérêt dans cette spéculation. Une lettre de Mme Périer, sœur de l'auteur des *Provinciales*, à M. Arnaud de Pomponne, conservée dans les manuscrits de la bibliothèque de l'Arsenal, ne laisse aucun doute à cet égard.

La première voiture fut mise en circulation le 18 mars 1662 et parcourut la distance qui séparait la porte Saint-Antoine, du Luxembourg.

Il faut aussi placer environ à la même époque (1664) la création de calèches à un cheval, et destinées à transporter les voyageurs de Paris à la campagne, moyennant 10 sols par personne, « et 40 sols pour ceux qui voudraient disposer seuls entièrement d'une calèche. » Cette concession fut faite au profit du sieur Nicolas Piquet de Sautour, mousquetaire du roi, et de sa sœur, demoiselle d'honneur de la reine.

Il faut signaler également, en suivant l'ordre chronologique, le privilége des chaises à deux roues, dites brouettes, inventées par un sieur Dupin en 1669, sous le titre de carrosses à coulisses portées, sur deux roues fixes ou mobiles à l'essieu.

En remontant plus haut, nous voyons, au mois de février 1665, l'entreprise de M. de Givry, cédée à MM. Francini frères.

Un arrêt du parlement (3 septembre 1666) fixa le prix des calèches à 20 sols pour la première heure, à 15 sols pour les autres, et à 3 livres 10 sols pour le prix de la demi-journée. C'est alors que se dessine nettement les deux

catégories de voitures : voitures de remise, voitures de place.

Un arrêt du Parlement, de 1668, ayant établi une distinction bien tranchée entre les voitures de remise et les fiacres, détermina la plupart des loueurs de carrosses de remise à prendre à ferme les voitures de la Compagnie Francini pour les mener à l'heure dans les rues de Paris ; mais comme eux-mêmes possédaient encore dans leurs écuries des carrosses qu'ils ne pouvaient louer qu'à la journée ou à la demi-journée, ils faisaient stationner les voitures de la ferme sur la place publique, et aussitôt qu'ils avaient chargé, ils conduisaient les voyageurs à leurs remises, les enfermaient dans leurs propres carrosses de réserve, et renvoyaient ensuite ceux de la Compagnie, qui restaient ainsi inoccupés. (Delamare, tome IV, titre XII.) Cette fraude fut facilement découverte, et un arrêt du 22 août 1673 condamna les délinquants à 1,500 livres d'amende.

Le privilége accordé pour les voitures à quatre chevaux, passa plus tard au sieur Dufresnoy, premier commis de M. de Louvois, et fut maintenu en 1692 malgré la concession faite à cette époque au sieur de Givry de transporter toutes sortes de personnes, hardes et paquets, dans les endroits, disent les lettres royales, « où nous, les enfants de France et nos conseils iront et séjourneront. »

Alors, une Compagnie acheta le privilége spécial et relatif aux carrioles qui desservaient les environs de Paris, et en même temps celui des carrosses à 5 sols qui, après quelques années de grande faveur, avaient été abandonnés par le public.

Une fois en possession du monopole de toutes les voi-

tures de Paris, la Compagnie voulut faire régler sa position d'une manière définitive, et elle obtint du roi un arrêté d'organisation, en date du 20 janvier 1696, qui défendit à tout particulier, gens d'épée, vagabonds et autres, de se servir des carrosses sans rien payer, et enjoignit même de solder par avance 25 sols la première heure et 20 sols les suivantes.

La Compagnie Francini fut maintenue dans son privilége jusqu'en 1774. A cette époque, des lettres-patentes attribuèrent le monopole des fiacres à un sieur Perreau. Les articles du règlement qui fut imposé alors à l'entrepreneur se retrouvent dans toutes les ordonnances qui ont été faites depuis sur cette matière.

Mercier, dans son *Tableau de Paris*, t. I, chap. LXVIII, raconte la résistance à ces règlements de la manière suivante :

« Les fiacres s'avisèrent d'aller tous, au nombre de presque dix-huit cents, voitures, chevaux et gens, à Choisy où était le roi, pour lui présenter une requête. La cour fut fort surprise de voir dix-huit cents fiacres vides qui couvraient au loin la plaine et venaient apporter leurs humbles remontrances au pied du trône; cela donna une sorte d'inquiétude. On les congédia comme ils étaient venus; les quatre représentants de l'ordre furent mis en prison, et l'on envoya l'orateur à Bicêtre avec son papier et sa harangue. »

Pendant la révolution, l'anarchie règne dans le service des voitures : carrosses de remise et fiacres sont confondus; plus de tarifs, plus de règlements, et les cochers rançonnent à leur gré les Parisiens. Avec le Consulat, tout

rentre dans l'ordre, et un arrêté du 11 vendémiaire an IX (3 octobre 1800) réorganise le service des voitures et oblige tous les loueurs à venir faire à la police la déclaration de leurs carrosses et de leurs chevaux.

En 1804 (20 juin), on réglemente les cabriolets; les chevaux doivent porter un grelot, et les caisses être munies de deux lanternes.

Le service des voitures ne subit aucun changement pendant le règne de Louis XVIII, et c'est à M. Debelleyme, préfet de police sous Charles X, que l'on doit la création de nos omnibus actuels, appelés d'abord diligences urbaines (30 janvier 1828). La concession de 100 voitures à destination fixe et à raison de 25 c. par place est accordée aux sieurs de Saint-Céran, Boitard et Baudry, et ce prix est bientôt porté à 30 c., tel qu'il existe encore *aujourd'hui.*

Mais nous devons sans doute espérer que l'on reviendra à des prix meilleurs, et que l'accroissement de la population nécessitera une baisse de prix.

Après la révolution de Juillet, un arrêté de M. Girod (de l'Ain), du 17 août 1830, réorganise les voitures et rétablit la discipline un peu ébranlée.

En 1841, le système de surveillance des places de fiacres est organisé.

Après 1848, on est encore obligé de réorganiser les voitures, et un arrêté du 29 juin, signé de M. Trouvé-Chauvel, préfet de police, rétablit les tarifs et remet en vigueur les anciennes ordonnances.

Au mois de décembre 1850, M. Carlier publie une longue ordonnance sur les voitures, suivie de quelques règlements.

Depuis cette époque, la spéculation s'est emparée des voitures publiques de la capitale (1); tous les omnibus ont été fusionnés en vertu du décret du 22 février 1855, et la *Compagnie impériale* a réorganisé le service des voitures de place et en partie de remise, et a mis en circulation des voitures presque la plupart neuves.

Voici, au surplus, le nombre de voitures circulant dans Paris et sa banlieue : ces chiffres sont empruntés au remarquable ouvrage de M. Armand Husson, et qui est intitulé : *Les Consommations de Paris.*

Pour le transport des personnes :

Voitures bourgeoises	4,857
Voitures de remise, à l'heure ou à la course. . .	2,558
Voitures de remise au mois ou à l'année . . .	892
Voitures de place	1,992
Omnibus.	386
Voitures de chemins de fer.	24
Omnibus spéciaux des chemins de fer	135
Voitures de l'extérieur, dites coucous	21
Messageries de long cours.	500
Messageries des environs de Paris	430
Total.	11,795

(1) Cette vente a donné lieu à quelques difficultés. Voici l'espèce : L'entrepreneur de voitures de place, qui a consenti à vendre à la Compagnie impériale, moyennant paiement en actions de la société, les numéros de voitures dont il est propriétaire, étant ainsi devenu actionnaire, ne peut se plaindre du préjudice personnel que lui ferait éprouver une délibération prise en assemblée générale, postérieure-

Maintenant, passons aux voitures servant au transport des marchandises, denrées, etc.

Voitures de charge.	10,530
Voitures venant aux halles.	3,990
Voitures pour l'enlèvement des boues, etc. . .	390
Tonneaux de porteurs d'eau, à cheval	200
Tonneaux à bras	830
Total.	15,940

Ajoutez les chiffres ci-dessus désignés pour le transport des personnes.	11,765
Nous obtenons un total général de.	27,705

« Ces véhicules sont mis en mouvement, dit M. Armand Husson, par un nombre considérable de chevaux. *On n'en* compte pas moins de 40,000, et si l'on ajoute 3,000 chevaux de selle et ceux de la troupe, on obtient un chiffre d'environ 46,000.

« Mais, de même que Paris ne possède que la *moitié* à peine, des voitures qui sillonnent chaque jour ses rues, il nourrit à l'intérieur la moitié des chevaux qui les fréquentent, etc., etc. »

---

ment à la cession par lui faite, mais antérieurement à la délivrance de ses actions. — Egalement, il ne peut réclamer des dommages-intérêts sur le *motif* que, par le retard apporté à la délivrance des titres, il n'auraient plus les mêmes valeurs qu'au jour de la convention par suite de la baisse que les cours auraient éprouvée. (Trib. de comm. de la Seine, 17 mars 1856; Teulet et Camb., 1856, p. 296.)

Pour le mouvement de ces diverses voitures, voici la situation topographique de Paris, situation qui, comme on le sait, doit changer encore sous l'influence de l'élan donné aux grandes constructions.

Paris et ses faubourgs occupent aujourd'hui une superficie de 3,402 hectares, 56 ares, 7 centiares, ou 34,025,607 mètres carrés, et six lieues 1/4 de tour, soit 24,890 mètres.

On compte à Paris, 27 avenues, 24 boulevards, 44 chemins de ronde, 84 impasses, 91 places ou carrefours, 36 quais et 1168 rues; soit ensemble 1474 voies publiques, d'une longueur de 384,665 mètres.

Après ces quelques notions historiques il importe de préciser les obligations des entrepreneurs des voitures dont nous venons de parler.

Les principes déjà exposés pour les messageries ou les commissionnaires de transport, conviennent au transport par les voitures appelées de place ou de remise, et par les omnibus.

Si le cocher ou le conducteur est responsable de la perte, cette responsabilité remonte, par la voie civile, jusqu'à l'administration ou à l'entrepreneur.

Ainsi, le 18 février 1853, le tribunal de commerce de la Seine a décidé que le cocher était responsable de la perte des objets (1).

---

(1) Teulet et Camberlin, 1854, p. 66; voy. aussi Paris, 24 novembre 1857; *Gaz. des Trib.*, 25 novembre 1857; il s'agissait dans l'espèce, d'une entreprise d'omnibus.

La Cour de Paris, le 12 décembre 1853, a infirmé ce jugement (1).

Mais le tribunal de commerce de la Seine, par son nouveau jugement du 2 février 1854, et malgré l'arrêt contraire de la Cour de Paris, du 12 décembre 1853, a persisté, sur cette question, dans l'opinion qu'il avait adoptée déjà par son précédent jugement du 18 février 1853, cité par MM. Teulet et Camberlin, t. II, p. 167 (2). Ces auteurs, après avoir rapporté cette sentence, ajoutent :

« Et en effet, on ne comprend pas comment, dans ce cas, le cocher ou l'entrepreneur peuvent échapper à l'action en responsabilité ; il y a tout à la fois mandat salarié et dépôt nécessaire ; du moment où le cocher consent à recevoir sur l'impériale les bagages, ils sont nécessairement confiés à sa surveillance, et cette *surveillance*, *lui* seul peut l'exercer, puisque la voiture est fermée. La solution qui a été adoptée et par le tribunal de commerce de la

(1) Voici les motifs : Considérant que si, par les ordonnances de police, les cochers de voiture de place sont obligés de recevoir les bagages des voyageurs soit dans l'intérieur de la voiture, soit sur l'impériale, les voyageurs sont maîtres du choix de l'un de ces deux modes de transport ; qu'ils sont les appréciateurs de la garantie plus ou moins grande qu'ils offrent ; qu'ils peuvent même exiger toutes les précautions nécessaires pour empêcher la perte de leurs bagages ;

Considérant qu'il n'est pas même articulé que ce soit contre le gré de Page que son bagage ait été placé sur l'impériale de la voiture ; — Qu'il n'est pas non plus allégué que ce soit par un fait du cocher que le bagage ait été perdu, etc. (Teulet et Camberlin, 1854, p. 66.)

(2) Ce jugement prononce aussi sur la responsabilité civile de l'entrepreneur de voitures.

Seine, dans les deux affaires précitées (Gasset et Kuchel), et par le tribunal civil de la Seine dans l'affaire Harisson-Page, 1re espèce, nous paraît donc plus conforme aux vrais principes que l'arrêt infirmatif de la Cour (1). »

Depuis, et le 6 décembre 1855, le tribunal de commerce de la Seine a jugé que les entrepreneurs de voitures de place ou de remise sont responsables du vol des effets qui leur ont été confiés par un voyageur, alors surtout que la voiture est surmontée d'une galerie destinée à recevoir les bagages, peu importe que le voyageur ait pu placer ses effets dans l'intérieur de la voiture. (C. Nap., art. 1384.)

Et la Cour de Rouen, par suite du renvoi prononcé par la Cour de cassation, cassant l'arrêt de Paris précité (2), du 12 décembre 1853, a statué comme suit, le 27 février 1856 :

« Attendu en fait que le sieur Harisson-Page a pris, à

(1) Teulet et Camberlin, 1854, p. 65.

(2) Cass., 1er mai 1855; Lehir, 1855, p. 281. Voici les termes de l'arrêt de cassation :

« Vu les articles 1782, 1783 et 1784 du Code Napoléon; Attendu qu'il résulte, en fait, de l'arrêt attaqué, qu'Harisson-Page a, le 15 janvier 1853, pris à la gare de Paris du chemin de fer de Lyon, une voiture de place de l'entreprise Lemonnier qui y stationnait, pour le conduire dans un hôtel du passage de la Madeleine; qu'il est entré dans l'intérieur, que sa malle a été placée sur l'impériale de cette voiture et que cette malle a disparu dans le trajet;

« Attendu que les ordonnances et règlements de police concernant les voitures de place à Paris, en imposant aux entrepreneurs et cochers de ces voitures des devoirs particuliers et spéciaux, notamment, suivant l'article 13 de l'ordonnance du 15 septembre 1850, de transporter, sans augmentation du tarif, les paquets et bagages

Paris le 15 janvier 1853, à la gare du chemin de fer de Lyon, une voiture de place, de l'entreprise Lemonnier, pour le transporter et le conduire avec ses bagages dans un hôtel du passage de la Madeleine; que le sieur Harisson-Page

---

des voyageurs, soit dans l'intérieur, soit sur l'impériale de ces voitures, laissent subsister, entre les entrepreneurs et cochers, d'une part, et les voyageurs, d'autre part, les principes et les règles du droit commun;

« Attendu que l'article 1779 du Code Napoléon range dans les espèces principales de *louage d'ouvrage* et *d'industrie*, le louage des voituriers qui se chargent du transport des personnes ou des marchandises; que ces expressions comprennent nécessairement, dans leur généralité, les entrepreneurs et cochers des voitures de place dans les villes où il en est établi;

« Qu'il suit de là que ces entrepreneurs et cochers sont assujettis, suivant l'article 1782 du Code Napoléon, à la garde et conservation des paquets et bagages qui leur sont confiés; et qu'aux termes de l'article 1784, ils sont responsables de leur perte, à moins qu'ils ne prouvent qu'ils ont été perdus par cas fortuit ou force majeure;

« Attendu qu'à la différence du cas prévu par l'article 1382, dans lequel, le fait qui est la cause du dommage doit être prouvé par celui qui en réclame la réparation, le cocher et l'entrepreneur de voitures de place, en vertu du contrat de louage qui les lie et les oblige envers le voyageur, sont responsables de plein droit envers ce dernier, et sans qu'il ait à faire aucune preuve sur la cause de la perte de ses bagages;

« Qu'il suit de là que l'arrêt attaqué, en décidant, en l'absence de toute preuve de cas fortuit ou force majeure, faite ou même offerte de la part de Lemonnier, et par le motif qu'il n'était pas articulé que ce fût par un fait du cocher que la malle avait été perdue, que ledit Lemonnier échappait à la responsabilité réclamée contre

est entré dans la voiture et que la malle a été placée sur l'impériale de cette voiture ; attendu que cette malle est disparue dans le trajet ;

« Attendu, en droit, que les ordonnances et règlements de police concernant les voitures de place de Paris, laissent subsister contre les entrepreneurs et voituriers d'une part, et les voyageurs d'autre part, les principes et les règles du droit commun ;

« Attendu que l'article 1779 du Code Napoléon range dans les espèces principales de *louage d'ouvrage* et *d'industrie*, le louage des voituriers qui se chargent du transport des voyageurs ou des marchandises ; que ces expressions comprennent nécessairement dans leur généralité les entrepreneurs et cochers des voitures de place dans les villes où il en est établi ; qu'il s'ensuit que les entrepreneurs et cochers sont assujettis, suivant l'article 1782 du Code Napoléon, à la garde et à la conservation des paquets et bagages qui leur sont confiés, et qu'aux termes de l'article 1784, ils sont responsables de leur perte, à moins qu'ils ne prouvent qu'ils ont été perdus par cas fortuit ou force majeure ; attendu que les appelants ne font pas cette preuve.

« Sur les conclusions subsidiaires des appelants ;

« Attendu que la loi de juillet 1793 ne s'applique pas à l'espèce et est d'ailleurs abrogée ; adoptant au surplus à cet égard les motifs des premiers juges, etc., etc.

---

lui, a faussement appliqué l'article 1382, et expressément violé les articles 1782, 1783 et 1784 du Code Napoléon ;

« Casse, etc. »

Ainsi, la responsabilité civile de l'entrepreneur, en cas de perte, est posée nettement dans l'arrêt qui précède.

Les entrepreneurs des voitures de place ou de remise sont des dépositaires, et, comme tels, ils sont soumis aux prescriptions édictées par les articles 1782 et suivants du Code Napoléon. Mais le tribunal est-il compétent à l'égard du cocher comme vis-à-vis de l'entrepreneur ?

Le tribunal de commerce est incompétent pour connaître de l'action dirigée *contre le cocher* d'une voiture de place ou de remise, à raison de la perte des bagages à lui confiés par un voyageur, et cela encore bien qu'il soit assigné conjointement avec son patron (1). Le mandat, dans l'espèce, n'est pas, en effet, commercial. (C. comm., art. 631.)

343. L'entrepreneur est aussi responsable des crimes et des délits des cochers ; il suffit de rappeler le procès Collignon. Le patron fut déclaré responsable du meurtre commis par le cocher (2).

344. C'est peut être cette responsabilité qui a porté des hommes compétents à introduire, dans le service des voitures de place, des améliorations notables. Ainsi, aujourd'hui, une sévérité exceptionnelle préside à l'admission des cochers dans le service des voitures de la Compagnie impériale, et un contrôle constant est exercé sur leur mandat ;

---

(1) Teulet et Camberlin, 1856, p. 75 ; sur la question analogue de compétence, voy. *contrà*. Mais il s'agissait de commis à patron pour la vente. Trib. de comm. de la Seine, 12 avril 1853 ; *loco citato*, t. II, p. 232.

(2) Voy. *Gaz. des Trib.*, du 1er octobre 1857.

du reste, hâtons-nous de le dire, la préfecture de police a lieu de récompenser souvent les actes de probité des cochers.

345. L'assurance qui fait sentir partout son influence bienfaisante, s'applique aussi à garantir les accidents causés par les voitures et qui nous sont révélés trop souvent par les débats qui s'agitent devant les tribunaux (1). Il suffit de citer le texte des polices à cet égard, pour donner un aperçu de cette assurance qui, du reste, a été aussi, devant les tribunaux, l'objet de certaines difficultés; mais il a été toujours décidé que les assureurs contre les accidents causés par les voitures, ne sont pas responsables de ceux qui sont le résultat de la faute de l'assuré (2). On peut du reste par la lecture des clauses diverses insérées dans la police citée *infrà* (3), se convaincre qu'elles ne garantissent nulle-

(1) Voy. *Gaz. des Trib.*, 31 décembre 1857.

(2) Trib. de com. de la Seine, 31 juillet 1857; *Droit*, 1er août 1857.

(3) Art. 1er. « La Compagnie assure les propriétaires de voitures jusqu'à concurrence de la somme déterminée par les conditions particulières, frais judiciaires et autres compris, contre les réparations civiles dues aux personnes lésées par suite des accidents de voitures arrivés sur la voie publique, dans Paris et un rayon de 5 myriamètres autour de la capitale, que les voitures soient conduites par les assurés ou par leurs préposés salariés.

Si les réparations susdites consistent dans une rente viagère ou perpétuelle, la Compagnie sera tenue seulement d'en servir les arrérages jusqu'à l'épuisement de la somme garantie. L'amende étant une peine de la loi, ne peut être à la charge de la Compagnie.

Art. 2. — L'assuré est tenu, dans les deux jours où il a connaissance d'un accident, d'en faire la déclaration à la Compagnie, à peine d'en demeurer chargé, sans qu'il puisse se prévaloir du récé-

ment les assurés contre leurs fautes personnelles. On ne pourrait donc considérer une assurance de cette nature comme illicite. C'est pourquoi la Cour de Paris, 6 décembre 1843, 1er juillet 1845, S. V., 45.2-465, a validé une telle assurance.

---

pissé qui lui a été délivré. Cette déclaration devra indiquer le nom et l'adresse du lésé, ceux des témoins et du conducteur de la voiture.

Art. 3. — Dans les contestations entre les *tiers* et l'assuré, la Compagnie plaide au nom de l'assuré : elle a exclusivement la direction du procès; l'assuré lui donne à cet effet tous pouvoirs nécessaires.

Sous aucun prétexte, l'assuré ne pourra mettre en cause la Compagnie ou l'appeler en garantie, à peine d'être déchu de la présente assurance.

Si la Compagnie refusait de se charger de l'accident, l'assuré et la Compagnie feraient juger séparément leurs contestations par les tribunaux qui doivent en connaître.

Art. 4. — Toutes citations ou assignations données à l'assuré à l'occasion d'un accident, seront remises à la Compagnie dans le deuxième jour au plus tard avant l'audience; il en *sera de même* pour tous les autres actes et significations, afin que la Compagnie y puisse répondre en temps utile, et faute par l'assuré de satisfaire à cette obligation, la Compagnie sera affranchie de la responsabilité de l'accident.

Art. 5. — La Compagnie a seule le droit de transiger avec le tiers lésé. A cet effet, la présente lui vaudra pouvoir, et l'assuré sera tenu de ratifier la transaction.

Art. 6. — Toutes les voitures, quel que soit leur usage, que l'assuré possédera le jour des présentes, ainsi que toutes celles qu'il mettra par la suite en circulation, seront comprises dans l'assurance, à charge par l'assuré de payer, d'après le *tarif*, un supplément de

Nous ferons aussi remarquer que l'assurance, en pareille matière, comprend deux risques parfaitement distincts : les accidents que l'on peut subir par le fait d'autrui, et ceux que l'on peut causer par un cas fortuit.

Ce n'est donc qu'autant que l'assurance embrasse ces

---

prime par chaque voiture en sus, comme aussi, il y aura lieu à diminution de prime par chaque voiture supprimée.

Art. 7. — La durée de la présente police est fixée à dix années consécutives, non-seulement pour les parties, mais encore pour leurs ayant-droit représentants ou successeurs.

Art. 8. — Les primes se paient comptant et d'avance, d'année en année, à la caisse de la Compagnie.

La police n'est obligatoire pour la Compagnie, que le lendemain à midi, du jour de la signature, et après l'encaissement de la prime.

Art. 9. — En cas de non-paiement de la prime dans les cinq jours de son échéance, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure, les accidents qui surviendront resteront pour le compte de l'assuré.

Le paiement postérieur à ce délai, ne garantit l'assuré que des accidents survenus vingt-quatre heures après ledit paiement.

Art. 10. — Si l'assuré est admis à payer la prime par portions, il suffit qu'il soit en retard d'un paiement pour qu'il soit tenu de payer l'année entière.

Art. 11. — Par application de l'article 348 du Code de commerce, si l'assuré fait circuler, sans le déclarer, un plus grand nombre de voitures que celles comprises dans la police, en cas d'accident, il supportera tout le dommage, et la Compagnie aura le droit de résilier la police par une simple notification, et d'exiger, à titre d'indemnité, le montant des primes sur les années qui resteront à courir jusqu'à l'expiration de l'assurance.

Art. 12. — Le changement dans la forme, l'usage, le numéro de la voiture, ou la substitution d'une voiture à une autre, n'annule

deux risques que l'on est parfaitement garanti ; sous la condition, toutefois, de se conformer aux conditions de la police, et, notamment, de faire connaître l'auteur de l'accident, afin que la Compagnie puisse exercer, en temps utile, son recours.

---

pas la police ; il y a lieu seulement, d'après le tarif, à augmenter ou diminuer la prime, suivant la nature de la nouvelle voiture.

Art. 13. — La faillite de l'assuré n'éteint point la police, qui continue son plein et entier effet avec la masse des créanciers, ou avec l'assuré lui-même, lorsqu'il est replacé à la tête de ses affaires.

Art. 14. — La police étant annulée ou résiliée par le fait de l'assuré, s'il n'y a pas eu de sinistre, la Compagnie recevra, à titre d'indemnité, une année de prime, sans préjudice des primes arriérées.

Si, au contraire, il y a eu des sinistres, la Compagnie recevra le montant des années qui resteront à courir de l'assurance, jusqu'à concurrence des sommes qu'elle a payées pour l'assuré, sans que, dans aucun cas, l'indemnité puisse être moindre d'une année de prime.

Art. 15. — A chaque sinistre réglé et payé, la Compagnie se réserve la faculté de résilier la police par une simple notification, pourvu que les sinistres payés s'élèvent au moins au *montant des* primes perçues.

Art. 16. — Sont exceptés de la présente assurance :

1° Les accidents sur lesquels l'assuré aurait transigé lui-même, sans l'assentiment formel et par écrit, de la Compagnie ;

2° Ceux causés par tous autres que ses cochers ou préposés salariés ;

3° Les dégâts ou pertes des objets mobiliers transportés par les voitures assurées, pendant le trajet, le chargement, le déchargement ou la livraison ;

4° Les accidents causés par les voitures de transport de marchandises ou de matières quelconques, en entrant dans les maisons, bâ-

Les polices d'assurances fixent, à cet égard, un délai, dans lequel cette déclaration de l'auteur de l'accident doit

---

timents ou propriétés privées, ou en sortant desdits lieux, bien que lesdits accidents aient été faits sur la voie publique, ou lorsque la longueur des voitures est telle qu'il y a impossibilité de tourner dans les rues ou chemins qu'elles ont à parcourir ;

5° Ceux résultant d'imprudence volontaire de l'assuré ou de ses préposés, ou des coups portés volontairement par les mêmes à des tiers ;

6° Ceux occasionnés aux personnes transportées dans les voitures assurées, soit en y montant ou descendant, ou en versant ;

7° Ceux causés par le versement, le bris ou le vice de construction des voitures, ainsi que par les chevaux échappés ou non attelés.

8° Ceux causés par les voitures abandonnées des conducteurs ;

9° Ceux causés par l'assuré ou ses préposés en conduisant la voiture des tiers ;

10° Ceux causés par des jeunes gens âgés de moins de dix-huit ans, ou par des femmes, au mépris des règlements de police ;

11° Et ceux résultant des morsures, ruades, coups, ou de la méchanceté ou des vices des chevaux, attendu que la présente assurance n'a pour objet que de garantir les réparations civiles de la maladresse des conducteurs ou la mauvaise direction de leurs voitures.

Art. 17. — L'assuré est tenu d'envoyer au bureau de la Compagnie l'auteur de l'accident, pour fournir des renseignements sur les circonstances dans lesquelles il est arrivé, et pour donner pouvoir de transiger et plaider avec le lésé.

Art. 18. — Il sera délivré au cocher ou préposé salarié un bulletin de comparution, sur l'exhibition duquel il pourra seulement reprendre son service chez l'assuré.

Art. 19. — Toutes les contestations entre l'assuré et la Compagnie

être faite; et elles prononcent la déchéance, si le délai est passé sans que l'auteur de l'accident ait été déclaré.

Nous croyons, toutefois, que c'est là une clause sans effet, si l'auteur de l'accident peut toujours être révélé.

Quel est, en définitive, l'effet de la clause dont nous parlons? Elle a pour but, sans doute, de mettre la Compagnie dans la possibilité d'exercer un recours.

Or, si ce recours peut être encore exercé, la déchéance ne peut être prononcée.

Ce serait donc seulement dans le cas d'oubli préjudiciable de la part de l'assuré, que la Compagnie pourrait être écoutée dans ses prétentions de déchéance.

En effet, les clauses des polices d'assurances, quoique le contrat soit de droit étroit, doivent être entendues conformément aux dispositions du Code Napoléon, art. 1156 et 1161. Or, ces articles portent :

« On doit, dans les conventions, rechercher quelle a été la commune intention des parties contractantes, plutôt que de s'arrêter au sens littéral des termes. » C. Nap., art. 1156.

« Toutes les clauses des conventions s'interprètent les unes par les autres, en donnant à chacune le sens qui résulte de l'acte entier. » C. Nap., art. 1161.

---

qui n'excéderaient pas la compétence des tribunaux de paix, seront jugées par le juge de paix du domicile du défendeur.

Mais toutes les autres contestations, en demandant ou en défendant, seront soumises au tribunal de commerce de la Seine, lors même que le domicile de l'assuré se trouverait dans le ressort d'un autre tribunal. »

CHAPITRE VII.

DE LA TÉLÉGRAPHIE ÉLECTRIQUE.

Sommaire.

346. Histoire de la télégraphie ; statistique ; recettes ;
347. Améliorations sollicitées par les publicistes ; *in notis*, législation ; inventions ;
348. Privilége que l'emploi de la télégraphie peut conférer ;
349. Responsabilité, à l'occasion des dépêches télégraphiques, des réceptionnaires, des expéditeurs, de l'État ; compétence ;
350. Responsabilité des employés de la télégraphie.

346. La télégraphie aérienne a précédé la télégraphie électrique.

La première remonte au-delà des dernières années du dix-huitième siècle ; mais autrefois on avait recours à divers moyens pour communiquer des signes très-éloignés, et qui avaient aussi leur mérite de rapidité.

Ainsi, les héros de l'*Iliade*, suivant quelques historiens, correspondaient par le moyen des signaux. Eschyle, dans la scène d'Agamemnon, représente un vieux serviteur attendant un signal qui doit faire connaître à Clytemnestre l'événement de la prise de Troie. Ce signal était un feu allumé sur le mont Ida et répété sur le mont Athos.

Les Gaulois eux-mêmes à l'aide des feux allumés sur les montagnes, s'avertissaient des mouvements de l'armée de César.

De tout temps, dans la marine, on a eu nécessairement recours à des signaux pour transmettre des ordres.

La télégraphie aérienne a été inventée, dit-on, par

Claude Chappe, neveu du célèbre abbé Chappe d'Auteroche. Le 22 mars 1792, une communication fut faite par Claude Chappe au Corps législatif, mais elle n'eut pas de suite.

La Convention, cependant, fit faire des essais, et Chappe reçut le titre d'*ingénieur télégraphe*. La création de la ligne de Lille eut lieu. Cette ligne achevée à la fin de 1794 fut inaugurée par l'annonce d'une victoire, le 30 novembre 1794.

Quels que soient les services que pût rendre la télégraphie aérienne, elle était impuissante par suite du mauvais temps, et quels que soient aussi les progrès auxquels elle eût pu être appelée, la télégraphie électrique ne saurait lui être comparée.

L'électricité fonctionne la nuit comme le jour, elle ne dépend ni des nuages ni du brouillard; la vitesse est de 44,425 lieues par seconde avec un fil de cuivre, et autrement de 25,425 lieues.

L'enfance de l'art pour la télégraphie électrique date de 1774; on eut d'abord recours à vingt-quatre fils correspondant aux vingt-quatre lettres de l'alphabet; puis on plaçait une machine électrique ordinaire aux deux extrémités de la ligne; la commotion qui indiquait telle ou telle lettre fut remplacée vingt ans après par l'étincelle produite sur la lettre touchée; cette découverte était due à un allemand Reiser; mais plus tard, Oersted, célèbre professeur de Copenhague, démontra l'action directrice qu'un courant fixe exerce à distance sur une aiguille aimantée mobile.

En 1811, Sœmmering imagina un télégraphe fondé sur l'emploi de la décomposition de l'eau par la pile.

En 1820, Ampère propose de correspondre au moyen d'aiguilles aimantées; on devait diriger un courant au-dessus d'elles et faire usage d'autant d'aiguilles et d'autant de fils qu'il y a de lettres.

Enfin, en 1837, Steinheil à Munich et Whastone à Londres, limitent les fils agissant chacun sur une aiguille aimantée et faisant mouvoir celle-ci sur un cadran, au moyen d'un appareil électro-magnétique.

Morse (1), en 1838, simplifie cet appareil en employant

(1) L'invention de Morse a donné lieu à un procès récent en contrefaçon, que les termes suivants de l'arrêt de Paris du 16 avril 1858 (ch. correct.) font suffisamment connaître :

« Considérant que les faits sont suffisamment éclaircis et qu'une expertise serait sans utilité ;

« Que l'idée-mère d'appliquer au télégraphe électrique la roue à imprimer a été mise dans le domaine public par Morse, dont les brevets sont aujourd'hui expirés ;

« Que la nature des choses et les termes des brevets de Morse établissent que Morse a indiqué l'application au télégraphe d'une roue tournante, traçante et pouvant s'imprégner d'encre ;

« Que Morse n'ayant, d'ailleurs, signalé aucun mécanisme spécial pour l'agencement, la mise en mouvement et l'emploi de la roue par lui indiqués, il a laissé aux inventeurs à venir après lui, la faculté de faire breveter les moyens nouveaux que ceux ci pourraient les premiers, faire connaître pour agencer et utiliser dans le télégraphe la roue à imprimer ;

« Qu'en conséquence, John a été valablement breveté pour le moyen pratique qu'il a trouvé d'appliquer utilement au télégraphe la roue à imprimer, et de faire écrire les dépêches par le télégraphe lui-même, à l'aide d'une roue encrée ;

« Mais que les frères Diguey ont pu aussi postérieurement prendre

les électro-aimants, c'est Wheastone qui en réalise l'application pratique.

Si les inventeurs que nous venons de nommer sont les créateurs de la télégraphie électrique, Breguet et Froment

un brevet pour un moyen différent et nouveau inventé par eux, pour l'emploi dans la télégraphie de la roue de Morse;

« Que le moyen des frères D.guey n'est ni une contrefaçon ni un simple perfectionnement de l'invention de John;

« Que les deux inventions, également émanées de la théorie de Moise, ne procèdent pas l'une de l'autre, reposent sur des principes différents et emploient des procédés mécaniques dissemblables;

« Que le jugement a justement signalé leurs différences considérables, lesquelles résultent notamment : de ce que la roue de John est mue par un levier télégraphique aimanté, en reçoit un mouvement continuel de va-et-vient; alternativement s'encre *dans un récipient* inférieur à la roue, ou à une éponge ou un tampon placé du côté opposé au papier, et après s'être imprégnée de couleur ou d'encre, se présente au papier, sur lequel elle trace des caractères différents suivant le plus ou le moins de durée du contact que le levier électrique détermine entre la roue et le papier, *tandis que* la roue des frères Diguey repose sur un axe fixe, se frotte *continuellement* en tournant sur elle-même contre un tampon encré superposé, et n'est nullement en contact avec le levier électrique que les frères Diguey emploient pour rapprocher le papier de la roue à écrire;

« Que, vainement, dans l'année de son brevet principal, John a fait breveter comme un simple perfectionnement de son invention les moyens, objets du brevet des frères Diguey, d'une part, parce que ces moyens constituent une invention nouvelle différente et indépendante de celle de John, et non un simple perfectionnement de celle-ci, et, d'autre part, parce que ces moyens n'ont pas été inventés par John, à qui ils ont été indiqués par le brevet intermédiaire

doivent être mis en première ligne, pour la perfection de la construction.

Les télégraphes le plus généralement employés par l'Etat en France, sont ceux de M. Breguet, horloger, membre du bureau des longitudes. Ce sont des télégraphes à alidades; ils se composent d'une pile Bunsen ordinaire, d'un appareil transmettant la pensée, et d'un appareil qui a pour but de la recevoir.

Dans les télégraphes construits pour les chemins de fer, on se sert de la pile Daniel.

Quant au télégraphe électrique à clavier de M. Froment, c'est un perfectionnement du télégraphe à cadran, et il est à désirer que son usage soit répandu (1).

Une création non moins grandiose, c'est le télégraphe sous-marin, quoiqu'il repose sur les données des autres télégraphes.

L'Etat ne pouvait rester seul en possession d'une invention qui devait donner une nouvelle impulsion aux affaires

---

des frères Digney et la vue du fonctionnement de leur appareil dans les bureaux de la télégraphie publique;

« Adoptant, au surplus, les motifs des premiers juges;

« Sans s'arrêter aux conclusions subsidiaires de John, tendantes à une expertise, auxquelles il n'y a lieu de faire droit, déboute Thomas John de son opposition; ordonne, en conséquence, que l'arrêt, ensemble le jugement du 23 décembre, seront exécutés selon leur forme et teneur. » (*Vide* pour d'autres inventions, p. 614.)

(1) M. Victor Bois, ingénieur civil, décrit dans son ouvrage sur la télégraphie électrique, quelques appareils autres que ceux déjà indiqués.

commerciales. Aussi, à partir du mois de mars 1851, la télégraphie de l'Etat a été mise, mais sans garantie (art. 6, loi du 29 novembre 1850), à la disposition des particuliers, et depuis, le produit des taxes a été constamment en augmentation.

La télégraphie, par suite des mesures législatives incessantes, des traités internationaux, est appelée à un développement immense. La statistique suivante le démontre :

En 1851, les lignes télégraphiques occupaient une longueur de 2,133 kilomètres.

A la fin de 1852, le réseau électrique était de 3,458 kilomètres, soit une augmention de 1,325 kilomètres sur l'année précédente.

En 1853, le réseau était plus que doublé; il avait 7,175 kilomètres, soit 3,717 kilomètres de plus.

A la fin de 1854, il atteignait 9,244 kilomètres, ce qui donne une augmentation de 2,069 kilomètres.

En résumé, on a créé en trois années 7,111 kilomètres de télégraphie électrique.

A la fin de 1855, dit M. Victor Bois (1)., nous serons en possession de plus de 10,000 kilomètres. Cette assertion est réalisée; en outre : le nombre des dépêches privées, qui n'avait été que de 10,000 en 1851 et de 48,000 en 1852, a atteint pendant l'année 1853 le chiffre de 200,000, et dépasse aujourd'hui 500,000.

Les recettes, qui en 1851 ne montaient qu'à 75,000fr., se sont élevées en 1853 à 1,500,000, et en 1854 à 3,000,000.

---

(1) Victor Bois, p. 125 et puis 124.

Mais l'électricité se bornera-t-elle à l'émission seulement de la pensée ?

« En présence de la puissance de l'électricité, on a pensé à remplacer par elle la vapeur, mais, dit M. Victor Bois, p. 67, les deux difficultés qui ont arrêté jusqu'à présent le développement de cette idée, c'est qu'on parvient avec peine à isoler ce fluide, qui a toujours une tendance à retourner à la terre, son centre commun ; ensuite, c'est que la production de cet agent moteur coûte trop cher.

« Quant à ceux qui partent de là pour chercher la réalisation du mouvement perpétuel, il n'est pas besoin de réfuter ici leur erreur, et nous préférons rentrer dans l'examen des applications pratiques. »

On a voulu aussi utiliser l'emploi de la télégraphie électrique pour prévenir les accidents sur les chemins de fer, M. Victor Bois, p. 67, expose les divers essais tentés jusqu'à ce jour en pareille matière ; et nous avons déjà parlé de quelques-uns de ces essais dans le paragraphe sur les accidents causés par les chemins de fer (1).

347. L'administration de la télégraphie est, suivant les publicistes, appelée encore à de nouveaux progrès. En effet, on disait naguère : « Une amélioration désirable, c'est l'application de la correspondance télégraphique à très-bas tarif (*vingt-cinq centimes par dépêche*) à toutes les correspondances particulières qui ont lieu dans l'étendue du bassin de la capitale. Un pareil établissement ne coûterait pas un million, et les recettes seraient amplement suffi-

(1) Voy. aussi Louis Figuier, année scientifique 1856 et 1857.

santes pour couvrir les frais d'exploitation. Il en résulterait une économie de temps incalculable et une facilité de relations dont on ne se fait pas d'idée. Ce n'est point là un projet en l'air, mais sérieusement étudié et approfondi par nous pendant plusieurs années, un projet approuvé par les hommes les plus compétents.

Le même publiciste ajoute :

« Deux ou trois cents bureaux télégraphiques, répartis judicieusement dans toute l'étendue du bassin de Paris, depuis Saint-Cloud jusqu'à Vincennes, depuis Saint-Denis jusqu'à Villejuif, permettraient à chaque habitant de cette immense enceinte de correspondre en quelques minutes d'un point à l'autre sans déplacement notable ; rien ne s'opposerait même à étendre la correspondance télégraphique, jusque dans l'intérieur du domicile, par un *système* de fils particuliers rayonnant autour de chaque bureau. C'est peut-être là une idée qui choque nos habitudes à première vue, mais une idée, soyez-en sûr, qui fera son chemin, parce qu'elle est pratique et simple malgré son apparente excentricité (1). »

---

(1) Voici du reste, jusqu'à présent, les principales dispositions législatives sur la télégraphie :

Télégraphie aérienne et électrique : Ordonnance du 19 octobre 1830 sur l'organisation du service des lignes télégraphiques ; ordonn. du 28 mai 1831, qui place l'administration dans les attributions du président du conseil ; ordonn. du 24 août 1833, réglant le service de la télégraphie ; loi du 2 mai 1837, sur les peines contre ceux qui transmettraient les signaux ; ordonn. du 11 août 1844, qui décide que les vacances d'élèves inspecteurs sont attribuées à

Nous croyons, pour notre part, que les pensées dont nous venons de nous faire l'écho, seront prises en considération, et que le progrès réalisé jusqu'à nos jours ne s'arrêtera pas.

---

l'École polytechnique; ordonn. du 23 novembre 1844, ouvrant un crédit pour essai de télégraphie électrique; loi du 3 juillet 1846, qui accorde des crédits pour l'établissement de la télégraphie électrique de Paris à Lille; loi du 8 août 1847, ouvrant un crédit; loi du 8 février 1850, qui accorde un crédit pour l'établissement de lignes télégraphiques (Angers, Tonnerre, Havre, Châlons, Nevers, Châteauroux, Dunkerque); décret du 11 mai 1850, qui concède une ligne électrique de Bordeaux au Verdon et cahier des charges; loi du 12 novembre 1850, qui concède une ligne électrique de Nantes à Saint-Nazaire, et cahier des charges; lois des 3 juillet, 18 et 29 novembre 1850, sur la correspondance électrique privée; décret du 19 décembre 1850, qui concède un télégraphe sous-marin sur l'Angleterre; loi du 1er août 1851, qui accorde un crédit pour l'établissement de lignes électriques (Poitiers, Nantes, Boulogne, etc., Angoulême à Bordeaux); décret du 6 janvier 1852, qui concède un crédit pour l'établissement d'un réseau de lignes électriques principales et secondaires; décret du 20 janvier 1852, qui concède un crédit pour la ligne de Dieppe; décret du 28 mai 1853, sur la correspondance électrique privée; décret du 7 février 1853, qui règle la convention télégraphique avec la Suisse; décret du 25 avril 1853, qui stipule une convention télégraphique entre la France, la Belgique et la Prusse; décret du 28 avril 1853, qui règle la convention télégraphique avec la Sardaigne; loi du 10 juin 1853, ayant trait à la concession du télégraphe sous-marin entre la France et l'Algérie. — Nous enregistrerons encore le décret du 9 septembre 1853, déterminant le cautionnement des agents télégraphiques chargés de la perception; le décret du 28 octobre 1853, par lequel le service télégraphique forme une direction au ministère de l'intérieur; les décrets des 1er et

Le temps, a-t-on dit avec beaucoup de raison, est une monnaie, on veut donc l'épargner. Or, le meilleur moyen, c'est la célérité dans les communications. S'il s'agit d'un objet matériel, le chemin-de fer met, au service de tous, la

---

4 juin 1854, sur la modification de l'organisation du service télégraphique ; le décret du 6 décembre 1854, modifiant l'organisation de l'administration des lignes télégraphiques ; la loi du 22 juin 1854, ayant trait au crédit pour les lignes télégraphiques ; id., sur la télégraphie privée ; id., sur le crédit pour le personnel télégraphique. Enfin, en 1856, nouveaux tarifs sur la télégraphie privée.

Toutes ces diverses dispositions législatives ont pour but de suivre les besoins de l'époque, en étendant partout les bienfaits de la télégraphie électrique.

On peut consulter avec fruit, sur la télégraphie, *l'ouvrage* de M. Blavier (Édouard), inspecteur des lignes télégraphiques, ancien élève de l'école polytechnique : *Cours théorique et pratique de la Télégraphie électrique*. Un beau volume in-12 de 468 pages, avec 163 bois dans le texte, et accompagné de 6 planches sur acier.

Nous signalions, tout-à-l'heure, les procédés de MM. *John* et Deguey, voici ce qu'il importe encore d'enregistrer en 1858 :

« Une nouvelle invention de l'abbé Caselli, de Florence, va changer radicalement la transmission des dépêches télégraphiques.

« Par un mécanisme et un procédé nouveaux, inventés par M. Caselli, on réussirait à transmettre à n'importe quelle distance le *fac simile* de manuscrits et de dessins (même avec lettres et figures coloriées) faites à la plume sur du papier usuel mouillé dans un liquide préparé avec plusieurs substances : la transmission possible est 60,000 lettres par heure.

« La transmission de dépêches ou de gravures ne dépendrait pas de la main de l'homme, car le mécanisme, mis en mouvement par la force électrique ou magnétique, travaille tout seul, et le télé-

vapeur pour franchir les distances avec la plus grande rapidité. Et quand l'on compare ce mode de transport à celui qui a précédé l'emploi de la vapeur, on est saisi d'admiration, mais il faut encore réaliser des progrès !! Si, pour la pensée, l'électricité est la rapidité donnée dans la dernière

---

graphe n'a d'autre occupation que celle de placer les dépêches sous la mécanique et de les enlever déjà télégraphiées.

Le procédé est des plus simples : le papier à télégraphier serait roulé sur un cylindre, et à la station où doit arriver la dépêche, on n'a qu'à rouler du papier blanc préparé sur un autre cylindre : c'est sur ce dernier qu'a lieu la reproduction du *fac-simile*.

Si cette nouvelle, que donnent certains journaux, est exacte, on peut dire qu'une révolution complète va avoir lieu dans la télégraphie électrique.

On lit aussi dans le *Moniteur* de 1858 :

« Des expériences d'un ingénieux appareil de télégraphie électrique, de l'invention de M. de Lucy-Fossarieu, et construit par M. Mouilleron, ont eu lieu dans les bureaux du *Moniteur*. Ce nouveau système, qui permet d'obtenir la reproduction mathématiquement identique de toutes espèces de dépêches, quelle que soit la langue dans laquelle elles aient été écrites, se compose de deux appareils distincts, qui sont : le *manipulateur* ou *transmetteur*, qui envoie les dépêches, et le *récepteur*, qui les reçoit à leur destination.

« Le transmetteur se compose d'une tige recevant un mouvement de va-et-vient d'une manivelle dont la bielle fait une révolution dans l'espace de deux secondes. A la tige est adaptée, à l'aide d'un ressort élastique, une pièce longitudinale qui, à chaque mouvement de la tige, se trouve écartée de celle-ci par une vis de pression, dont la rotation est réglée par un cliquet. Cette pièce longitudinale porte à son extrémité une pointe métallique, mise en communication directe avec la pile, et qui se promène sur une plaque de cuivre destinée à recevoir la dépêche qu'il s'agit de transmettre et qui a

limite, si elle la suit là dans tout son élan, pourquoi ne pas la rendre d'un usage plus pratique : n'est-ce pas là une nécessité de l'époque ? Elle sera donc appréciée par tous ceux au pouvoir desquels il est donné de la réaliser.

Nous ne devons pas rester en arrière des pays voisins où

été tracée avec une encre ayant la propriété d'interrompre le courant magnétique.

« Une manivelle en tout semblable à la première, et qui exécute, comme celle-ci, un tour en deux secondes, fait agir les différentes pièces du récepteur, sur l'une desquelles on a placé, de manière à l'isoler, un électro-aimant d'une palette mobile, qui est attirée chaque fois que passe un courant magnétique. Cette palette se termine par un porte-plume ou un tire-ligne qui trace sur le papier les caractères transmis.

« Ce qui distingue cet appareil des autres systèmes de télégraphe écrivant, c'est que l'inventeur a surtout visé à se passer du papier chimique. On sait, en effet, que le papier chimique a besoin d'être toujours humide, Or, dans le temps que demande la transmission d'une dépêche, il arrive souvent, en été surtout, que le papier se dessèche et amène l'interruption forcée de la dépêche. Avec le nouvel appareil, on peut employer toute espèce de papier pour obtenir la reproduction des caractères ou des chiffres que trace un tire-ligne trempant de lui-même, par le jeu des différentes pièces de l'appareil, dans un petit réservoir plein d'encre ordinaire.

« L'opération se conduit de la manière suivante :

« Dès que la pointe du transmetteur commence à parcourir la plaque de cuivre sur laquelle la dépêche a été écrite, la pointe traçante ou le tire-ligne du récepteur en fait autant sur le papier placé préalablement sous son parcours. La plaque métallique étant parfaitement polie, le courant magnétique s'établit immédiatement, et le tire-ligne du récepteur, soulevé par l'électro-aimant, commence son mouvement sans toucher et sans tacher le papier ; mais chaque

la télégraphie électrique subit constamment de nouveaux progrès (1).

348. L'administration de la télégraphie constitue-t-elle un privilége pour la nouvelle qu'elle donne?

Le tribunal de commerce de la Seine a jugé (12 juin 1851) que celui qui fournit aux journaux du soir les nouvelles qu'il reçoit par télégraphe électrique, ne peut se plaindre de ce que ces nouvelles soient reproduites dans les journaux du matin. Ces nouvelles sont en effet tombées, par une première publicité, dans le domaine public.

349. L'emploi de la télégraphie peut-il faire naître la responsabilité soit pour le moment de l'exécution, soit pour

---

fois que la pointe du transmetteur rencontre un point quelconque de l'écriture, le courant cesse, et à l'instant même le tire-ligne vient marquer sur le papier.

« On comprend donc qu'après le parcours intégral de la plaque d'une part, et du papier, de l'autre, les pointes agissant de concert, celle du récepteur aura marqué sur le papier tous les points correspondants aux caractères non conducteurs tracés sur la plaque métallique. Ainsi que l'ont prouvé les expériences auxquelles nous avons assisté hier, les images photographiques seules peuvent donner une idée de la précision avec laquelle l'appareil en question reproduit l'écriture et ses moindres linéaments. Cet appareil, sans doute susceptible encore de perfectionnements, nous paraît appelé à marquer utilement sa place parmi toutes les inventions merveilleuses basées dans ces derniers temps sur l'électricité. »

(1) Voy. Victor Bois, pages 57 et suiv.

Des publicistes ont demandé récemment que l'heure des Bourses fût la même en France afin de régulariser, à cet égard, l'emploi de la télégraphie.

l'exécution dans la transmission de la dépêche? Voici sur ce point quelques décisions d'espèce :

M. Philippe de Bray, négociant à Toulouse, faisait à l'aide de la télégraphie, des opérations de Bourse; il employait l'intermédiaire de M. Guilhermotz, agent de change à Paris.

Le 2 juin 1856, M. de Bray, par dépêche télégraphique remise à Toulouse le même jour, à dix heures et demie, suivant sa déclaration, chargeait ce dernier de lui acheter, au premier cours de la Bourse, et au 15 du même *mois*, 50 actions du Crédit mobilier, 25 actions du chemin de fer de Lyon. Cet ordre n'a été exécuté que le 3 juin; mais M. de Bray a refusé de sanctionner l'opération, prétendant d'une part que l'agent de change eût dû la faire *le 2 juin*, qu'en effet il subissait, par la différence des *premiers cours* dans ces deux journées, une perte de 24,000 fr.

M. Guilhermotz répondait que la dépêche n'avait été mise en transmission, à Toulouse, le 2 juin, qu'à quatre heures quarante-cinq minutes du soir, et rendue à *Paris*, au domicile de l'agent de change, qu'à cinq *heures quarante*-neuf minutes, par conséquent après la clôture de la Bourse. Il ajoutait que la dépêche ne portait aucune indication du jour pour l'exécution de l'ordre, et que cet ordre devait, dans ces termes, être exécuté à la première Bourse après son arrivée, c'est-à-dire à celle du lendemain 3 *juin*.

Le tribunal de commerce accueillit cette défense.

M. de Bray interjeta appel. Me Berryer, son avocat, faisait observer que, même en admettant l'heure tardive d'arrivée de la dépêche le 2 juin, l'agent de change devait

demander et attendre de nouveaux ordres, au lieu d'acheter spontanément le 3 juin.

Mais, sur la plaidoirie de Mᵉ Chopin, pour l'agent de change, et conformément aux conclusions de M. de Vallée, avocat-général, la Cour (1ʳᵉ chamb.) (1), considérant qu'en exécutant le 3, l'ordre arrivé le 2, après la Bourse, M. Guillermotz avait pu croire de bonne foi qu'il remplissait l'intention de son client, d'autant mieux que le cours des effets publics à acheter, était plus favorable le 3 que le 2, et que M. de Bray avait implicitement ratifié l'opération du 3, nonobstant des réserves insérées dans la lettre du 4 juin qui ne se référaient qu'à l'avenir, a repoussé la demande de M. de Bray.

Voici une autre espèce qui se réfère encore à l'appréciation du moment opportun de l'exécution.

L'ordre ainsi conçu : « Achetez pour livrer à Paris, cou-« rant du mois, 50 pipes à 150 fr.; *dépêche télégraphi-« que,* » et portant la date du 25 décembre, ne contient aucune limite de temps pour son exécution. Il a donc été valablement rempli le 27 du même mois.

En effet, les mots : *dépêche télégraphique* ne contiennent pas l'injonction d'une exécution immédiate de l'ordre, mais l'injonction de l'annonce immédiate de l'exécution opérée.

Voici les termes de la sentence qui le juge ainsi :

« Sur la demande principale ;

« Attendu que l'ordre d'achat transmis de Paris à Lassalle, à Bordeaux, par Berniard fils pour compte de Bra-

(1) Paris, 11 janvier 1858 ; *Droit,* 12 janvier 1858.

bant, Lindemann, Suzanne et Cᵉ, portait la date du 25 décembre dernier, et était conçu en ces termes : « Achetez pour livrer à Paris, courant du mois, 50 pipes à 150 fr.; *dépêche télégraphique* ;

« Attendu que cet ordre, parvenu à Lassalle le lendemain 26, à onze heures du matin, n'a été exécuté par lui que le 27, suivant son avis télégraphique par lui expédié le même jour ;

« Attendu que Berniard prétend que l'exécution de son ordre a été tardive et ne peut l'engager, et soutient que son ordre du 25, sainement interprété, devait être rempli le jour même de son arrivée à Bordeaux, c'est à-dire le 26 et non le 27; que les mots : *dépêche télégraphique* indiquaient suffisamment que Lassalle devait agir sur le champ et que l'exécution immédiate était la conséquence forcée de la recommandation à lui faite de répondre par la voie électrique ; en d'autres termes, que si Lassalle ne pouvait acheter le 26, il devait l'en informer et ne pas acheter plus tard ; qu'à l'appui de ce système de défense, Berniard *invoque la* réponse télégraphique faite à Lassalle, le mercredi 27, par lui, ou quoi que ce soit en son nom, par Brabant, Lindemann, Suzanne et Cᵉ, et s'exprimant ainsi : « Mon ordre était pour hier mardi ; aujourd'hui mercredi, je n'accepte plus ; »

« Attendu que si telle était la pensée de Berniard, il ne suffit pas qu'il l'ait eue en transmettant son ordre à Lassalle, mais il faut encore qu'elle apparaisse dans la transmission de cet ordre, pour que le marché traité par Lassalle soit nul quant à Berniard, c'est-à-dire pour que

Cassy, vendeur, soit mal fondé dans sa demande contre ce dernier;

« Attendu qu'en interrogeant la lettre et le sens de l'ordre du 25 décembre, on ne saurait y trouver aucune limite quant au temps pendant lequel Lassalle était libre d'agir; que son mandat était limité quant aux quantités, quant au prix, quant à l'époque de la livraison à Paris, mais nullement quant au jour durant lequel l'achat devait être effectué; que ces mots: *dépêche télégraphique*, ne renferment qu'une injonction d'avoir à employer la voie électrique pour annoncer l'achat dès qu'il aura été fait, et que conclure de ces expressions que Lassalle devait forcément acheter le 26 et non le 27, ainsi que le prétend Berniard, serait évidemment en forcer le sens et leur faire dire autre chose et plus qu'elles ne contiennent;

« Attendu, en conséquence, que Lassalle n'ayant pas acheté le 26, parce que les comptoirs et la bourse étaient fermés, ou par toute autre cause qu'il est superflu d'examiner dans l'espèce, n'en était pas moins encore autorisé à acheter le 27, et que c'est avec raison qu'il répondait à Berniard, le jeudi 28 décembre dernier :

« Votre ordre n'était pas limité, M. Cassy, vendeur, maintient l'affaire; »

« Attendu dès-lors que l'ordre d'achat a été bien compris et bien exécuté par Lassalle; que l'achat fait par lui engage Berniard, et que c'est à bon droit que Cassy, vendeur, réclame l'exécution du marché, ou en demande la résiliation, avec des dommages-intérêts à mettre par état et déclaration;

« Sur la demande en garantie :

« Attendu que dans l'état actuel de la discussion, et au point où les considérations qui précèdent ont amené le procès, Brabant, Lindemann, Suzanne et Cᵉ ne peuvent se refuser à prendre le fait et cause de Berniard, leur commissionnaire, et contester, quant à eux, la validité de l'achat, qu'autant qu'ils prouveraient qu'il a mal transmis l'ordre dont ils l'avaient chargé ; que loin de là, ils défendent, au contraire, cet ordre dans ses termes et se bornent à exciper de la fausse interprétation que lui aurait donnée *Lassalle*, et de la mauvaise exécution qui en aurait été la conséquence ;

Attendu que ce système de défense se retrouve dans leur correspondance avec Berniard, notamment dans leur lettre du 2 janvier dernier, où ils disent : « On passe à M. *Lassalle* un ordre d'achat par lettre le 25 décembre dernier, et parce qu'il n'y a pas de bourse le 26, il nous envoie une dépêche le 27, qui nous annonce la conclusion de l'affaire dans des conditions désastreuses. En 3/6, on ne passe pas un ordre pour un temps indéfini ; un ordre par lettre est valable pour un jour... nous pensons que M. Lassalle n'insistera pas sur cette affaire... ; »

« Attendu que ces reproches sont tous relatifs à la manière dont l'ordre a été exécuté, et non à ce que la teneur de cet ordre pouvait avoir d'incomplet ; que les défendeurs s'approprient, pour ainsi parler, les termes mêmes du mandat, termes qu'ils cherchent bien plutôt à justifier qu'à blâmer ; qu'en définitive, les moyens invoqués par eux ne sont autres que ceux déjà présentés par Berniard, et qu'il

vient d'être dit que ces moyens ne sauraient prévaloir contre la demande de Cassy; qu'il y a donc lieu de décider contre Brabant, Lindemann, Suzanne et Cᵉ, ce qui a été jugé contre Berniard;

« Attendu, en conséquence, que les défendeurs reconnaissant que cet ordre d'achat était passé pour leur compte par Berniard, et ne prouvant pas, n'alléguant pas même que celui-ci ait commis une faute quelconque dans la transmission de cet ordre, sont liés par l'engagement contracté pour eux par leur mandataire et doivent le relever indemne de la condamnation qui va être prononcée contre lui. » (1)

A un autre point de vue, sur qui tombe l'erreur d'une dépêché télégraphique?

L'erreur contenue dans une dépêche télégraphique ne doit préjudicier qu'à celui qui a choisi ce mode de correspondance pour transmettre sa proposition. Le marché accepté sur proposition ainsi transmise ne saurait donc être résilié sur la demande de celui qui a envoyé la dépêche, lequel doit rester seul passible de l'erreur commise (2).

Nous verrons, page 655, note 2, qu'il en doit être surtout ainsi, si malgré l'erreur, il n'existait pas une grande différence entre le cours réel et le prix accepté.

---

(1) Trib. de commerce de Bordeaux, 9 mars 1855; *Mémorial de Jurisprudence* de M. Goubeau, 1855, I, p. 107.

(2) Trib. de com. de la Seine, 28 mai 1856; Lehir, 1857, p. 486. Le jugement du tribunal de la Seine est ainsi conçu :

« En ce qui touche Révillon, Courden et Lardeur;

« Attendu qu'il résulte des débats que, le 9 novembre 1855, Boisgaultier frères, agissant pour compte de Révillon, Courden et Lar-

De même, les courtiers qui se sont servis de la télégraphie pour se transmettre, d'une ville dans une autre, l'exécution d'ordres d'achats ou de ventes, ne sont donc point passibles des erreurs commises par le télégraphe, si ce moyen de correspondance est devenu usuel et général pour

---

deur, ont présenté à Coulon une dépêche télégraphique émanant de Saint-Omer, et signée Révillon pour compte de la société Révillon, Courden et Lardeur, portant l'offre de vente de quarante pipes de trois-six au prix de 105 fr. l'hectolitre, disponibles;

« Attendu que, le même jour, Boisgaultier frères ont transmis à Révillon, Courden et Lardeur l'acceptation de Coulon pour les quarante pipes proposées, aux prix et conditions ci-dessus déterminés;

« Que, dans ces conditions, la validité de la vente est parfaite entre les parties, et ne saurait être attaquée pour défaut de consentement;

« Attendu que, si Révillon, Courden et Lardeur invoquent une erreur qui aurait été commise par d'administration télégraphique, lors de la délivrance de la dépêche à Paris, cette erreur ne saurait porter préjudice à Coulon et vicier un contrat dont toutes les conditions d'existence ont été observées; que Révillon, Courden et Lardeur qui ont choisi le mode suivant lequel la transaction a été proposée et régularisée, doivent seuls supporter des conséquences d'une erreur à laquelle le demandeur est resté complétement étranger;

« Attendu que de toutes ces circonstances il résulte qu'il y a lieu de faire droit à la demande de Coulon et d'ordonner que Révillon, Courden et Lardeur seront tenus de lui rembourser : 1° 1,364 fr. représentant l'excédant du prix, soit 5 fr. 50 c. par hectolitre sur la quantité des pipes à lui vendues; 2° et 134 fr. 90 c. pour courtage, soit ensemble 1,498 fr. 90 c.

« Par ces motifs, condamne solidairement Révillon, Courden et Lardeur, même par corps, à payer au demandeur la somme de 1,498 fr. 90 c., etc.

les affaires de la nature de celles dont ils ont été chargés, et quoiqu'ils n'aient pas fait répéter la dépêche (1), cette précaution étant en dehors des habitudes du commerce (2).

Les procès auxquels a donné lieu l'emploi de la télégra-

---

(1) L'article 8 de la loi du 29 novembre 1850 porte, en effet, qu'en payant double taxe, les particuliers ont la faculté de recommander leurs dépêches. Toute dépêche recommandée est vérifiée par une répétition de la dépêche faite par le directeur destinataire.

(2) Le 27 mai 1856, le tribunal de commerce de Caen a prononcé le jugement suivant qui avait à statuer sur l'erreur résultant aussi d'une transmission dans la dépêche télégraphique :

« Considérant qu'aucun des concluants n'ayant cru devoir mettre en cause l'administration des lignes télégraphiques, ou ses agents, qui par leur lourde faute ont occasionné ce procès, le tribunal doit décider entre les parties, sauf à celle qui succombera à prendre, si elle avise que bien soit, son recours contre qui de droit et devant telle juridiction à laquelle il appartiendra d'en connaître ;

« Considérant, en ce qui concerne Lemare, qu'il résulte de la discussion qu'il a acheté d'un tiers, dont le nom lui a été postérieurement dénoncé, et par l'intermédiaire de Bréville, courtier à Caen, et de Sauton, courtier à Rouen, 10,000 kilogrammes d'huile de colza pour le prix de 10,850 fr. ;

« Considérant qu'achetant par courtiers, Lemare n'a pas eu à demander la justification du mandat en vertu duquel ils opéraient, que ce mandat, au reste, est arrivé entre les mains de Bréville tel qu'il a été exécuté ;

« Que la vente était donc régulière et devait recevoir exécution ;

« Considérant qu'une seule circonstance pourrait engager le tribunal à annuler ce marché : ce serait celle où il existerait une telle différence entre le cours réel et le prix payé, que la bonne foi de Bréville et de Lemare pût être suspectée ;

« Que cette circonstance ne se présente point dans l'espèce ;

phie, contre l'administration elle-même, ont soulevé aussi des questions de compétence et de responsabilité.

Mais la demande en dommages-intérêts formée contre un directeur de lignes télégraphiques et contre le ministre de

---

qu'aux yeux mêmes de Leverdier, les prix de 108 à 109 fr. étaient, à peu près, le cours réel, puisque c'était à ces prix qu'ils entendaient donner un ordre d'achat;

« Que ceci posé, il n'y aurait aucun motif de déclarer nulle l'affaire dont il s'agit;

« Considérant que le principe contraire, s'il était admis, en enlevant aux transactions leur caractère définitif, les priverait de toute certitude et de toute sécurité;

« Qu'avec les moyens actuels de transmission et de communication, les affaires, passant dans un temps très-court en plusieurs mains, pourraient être recherchées et annulées alors qu'elles appartiendraient à des tiers évidemment étrangers à la discussion;

« Considérant que l'offre, faite subsidiairement par Leverdier de faire la livraison, ne peut être accueillie comme tardive, et qu'il doit, pour le défaut d'exécution, être accordé des dommages-intérêts dont la quotité sera fixée plus loin par le tribunal;

« Considérant qu'en attaquant directement Leverdier frères, ses vendeurs désignés, et laissant de côté Bréville et Sauton, qui, vu les dispositions de l'article 86 du Code de commerce, ne sont pas garants de l'exécution de leurs marchés, Lemage procède bien, sauf à Leverdier à rendre Sauton responsable, s'il a mal rempli le mandat qu'il avait accepté;

« Que Leverdier frères allèguent que Sauton, mandataire salarié et n'ayant pas d'ordre d'employer le télégraphe, doit être rendu responsable envers eux, mais que cette responsabilité ne pourrait naître que d'une faute de Sauton, dont la preuve devrait être faite par les sieurs Leverdier, qui ne l'établissent pas;

« Considérant qu'il résulte, au contraire, des explications d'au-

l'intérieur, représentant l'Etat, est de la compétence de l'autorité administrative.

Le 5 juillet 1855, le tribunal de commerce avait d'abord jugé comme suit :

« Attendu qu'aucune des lois invoquées n'enlève aux

---

dience et des rapports antérieurs entre Leverdier frères et Sauton, qu'en employant le télégraphe, ce dernier a obéi aux prescriptions de Leverdier ;

« Que, même en admettant qu'il y a eu de la part de Leverdier absence complète d'ordres à cet égard, le télégraphe, malgré ses erreurs de plus en plus nombreuses et dont la gravité n'est peut-être pas assez appréciée par les commerçants, est un moyen usuel et général de correspondance pour les affaires de la nature de celle dont il s'agit ;

« Qu'en l'employant, et même en ne faisant pas répéter la dépêche, précaution en dehors des habitudes, Sauton n'a pas assumé la responsabilité que Leverdier frères essaient de faire retomber sur lui ;

« Que, n'ayant rien fait qui lui enlève l'irresponsabilité que lui accorde l'article 86 du Code de commerce, il doit être mis hors de cause ;

« Qu'à plus forte raison, Bréville ne peut être recherché à l'occasion du mandat qu'il a fidèlement exécuté, tel qu'il l'a reçu, sans même qu'aucune erreur puisse lui être reprochée ;

« Considérant, en ce qui concerne les dommages-intérêts réclamés par Lemare, qu'ils sont justifiés jusqu'au chiffre de 605 fr. 62 c. qui lui doivent être alloués ;

« Par ces motifs, met Bréville et Sauton hors de cause ; condamne Leverdier frères, par corps, au paiement de la somme de 602 fr. 62 c., avec intérêts de droit et dépens. » (Teulet et Camberlin, année 1856, p. 424.) Voy. p. 660 et suiv. la doctrine de M. Lehir.

tribunaux, dans quelque cas que ce soit, la connaissance des litiges où il s'agit d'apprécier un dommage causé par la faute, la négligence ou l'imprudence d'un agent de l'administration publique ; que la responsabilité de l'Etat en est la conséquence.

« Attendu que si l'examen du litige au fond donne lieu à l'interprétation d'un acte administratif, c'est alors, et seulement sur ce point d'interprétation préalable, que le tribunal doit se dessaisir, etc.

« Le tribunal se déclare compétent. »

Le préfet de la Seine ayant reçu notification de ce jugement, prit, à la date du 27 juillet, un arrêté de conflit sur lequel le Conseil d'Etat statua en ces termes :

« En ce qui touche la demande tendant à faire condamner l'Etat ;

« Considérant qu'aux termes des lois ci-dessus visées, les fonctions judiciaires sont distinctes et doivent toujours être séparées des fonctions administratives ; que défenses sont faites aux tribunaux de troubler, de quelque manière que ce soit, les opérations des corps administratifs, de citer devant eux les administrateurs pour raison de leurs fonctions, et de connaître des actes d'administration de quelque espèce qu'ils soient ;

« Considérant que c'est à l'administration seule qu'il appartient, sous l'autorité de la loi, de régler les conditions des services publics dont elle est chargée d'assurer le cours ; de déterminer les rapports qui s'établissent à l'occasion de ces services entre l'Etat, les nombreux agents qui opèrent en son nom, et les particuliers qui profitent de ces services,

et dès-lors de rèconnaître et d'apprécier le caractère et l'étendue des droits et obligations qui en doivent naître;

« Que ces rapports, ces droits et ces obligations ne peuvent être réglés selon les principes et les dispositions du seul droit civil, et comme ils le sont de particulier à particulier; que notamment, en ce qui touche la responsabilité de l'Etat, en cas de faute, de négligence ou d'erreur commise par un agent de l'administration, cette responsabilité n'est ni générale ni absolue; qu'elle se modifie suivant la nature et les nécessités de chaque service; que dès-lors l'administration seule peut en apprécier les conditions et la mesure;

« Considérant, d'autre part, que c'est à l'autorité administrative qu'il appartient, à moins qu'il n'en ait été autrement ordonné par des lois spéciales, de statuer sur les demandes qui tendent à constituer l'Etat débiteur;

« Que ce principe proclamé par le décret du 26 septembre 1793, maintenu et développé par la législation subséquente relative à la liquidation de la dette publique, est devenu une des bases de notre droit public et la règle générale de compétence pour les instances introduites contre l'Etat, puissance publique, par les particuliers qui prétendent être ses créanciers;

« Que si, en certaines matières, il a été, par des dispositions expresses de la loi, dérogé à ce principe, ces exceptions ne sauraient être étendues par voie d'assimilation, ou à l'aide de l'analogie;

« Considérant enfin que si le Code de procédure civile a réglé les formes suivant lesquelles l'Etat serait assigné

devant les tribunaux civils, ces dispositions relatives soit aux instances domaniales, soit à celles pour lesquelles l'Etat a, par des lois spéciales, été renvoyé devant l'autorité judiciaire, n'ont eu ni pour but ni pour effet d'attribuer à cette dernière autorité, une compétence générale, et d'enlever à l'autorité administrative la connaissance des questions contentieuses qui lui appartiennent.

« En ce qui touche le directeur des lignes télégraphiques de Paris;

« Considérant que le sieur Gloxin ne lui impute aucun fait personnel, et que l'action dirigée contre lui, ainsi que celle dirigée contre notre ministre de l'intérieur, sous l'autorité duquel il agit, ne pourrait avoir pour effet, si elle était admise, de faire condamner l'Etat; que dès-lors, une telle action ne pouvait être soumise à l'appréciation de l'autorité judiciaire;

« Art. 1er. L'arrêté de conflit pris par le préfet de la Seine est confirmé (1). »

350. M. Lehir, examinant la responsabilité des employés de l'administration télégraphique, enseigne la doctrine suivante dont on ne saurait contester la vérité juridique (2) :

« L'administration du télégraphe électrique est-elle responsable des erreurs qu'elle commet dans la transmission des dépêches?

---

(1) Conseil d'État, 6 décembre 1855; Lehir, 1856, p. 23.

(2) Cette doctrine se concilie avec celle que nous avons fait connaître, en rapportant les décisions des tribunaux de la Seine et de Caen, voy. p. 648 et suiv.

En cas de non-responsabilité de l'administration ou du gouvernement qu'elle représente, l'employé qui a commis l'erreur pourrait-il être poursuivi et déclaré responsable?

Si, ni l'administration, ni l'employé ne peuvent être poursuivis, est-ce l'envoyeur, est-ce le réceptionnaire d'une dépêche télégraphique, qui doit subir les conséquences d'une faute que ni l'un ni l'autre n'a commise et n'a pu empêcher?

« La loi sur la télégraphie privée (29 novembre 1850), porte, dit M. Lehir, art. 6 : « L'Etat n'est soumis à aucune « responsabilité à raison du service de la correspondance « privée par la voie télégraphique. »

« La prudence exige, disait l'exposé des motifs de cette loi, que l'Etat ne puisse être atteint par des actions judiciaires intentées pour erreurs ou fautes dans les transmissions. Dans ce service, qui se fait avec une grande rapidité, il peut se commettre certaines erreurs dont il est impossible de se garantir d'une manière absolue. Il y aurait danger évident à ne point mettre l'Etat à l'abri d'une responsabilité pécuniaire qu'il encourrait, en regard d'une modique taxe, responsabilité qui pourrait avoir de graves conséquences pour le trésor public. » (Exposé des motifs, *Moniteur* du 5 mars, p. 767.)

Mais les fonctionnaires ou employés de l'administration du télégraphe pourraient-ils être individuellement déclarés responsables? Ici l'affirmative ne nous paraît pas douteuse : que l'on suppose, en effet, qu'un employé du télégraphe, pour nuire à celui auquel une dépêche est adressée, la dénature, et que l'erreur commise soit volontaire ou inten-

tionnelle; il est évident que dans ce cas, l'employé sera responsable, et que par conséquent, il n'est pas protégé par la disposition exceptionnelle qui soustrait l'Etat à toute responsabilité. Or, si l'employé est responsable d'une erreur intentionnelle, il doit l'être également d'une faute grave, il peut l'être même d'une faute légère, suivant les circonstances (1).

Mais il est un autre principe, une autre disposition qui protége tous les agents de l'autorité, tous les employés des administrations publiques : c'est qu'ils ne peuvent être poursuivis pour faute commise dans l'exercice de leurs fonctions que moyennant l'autorisation du Conseil d'Etat. Il est aujourd'hui, en effet, généralement reconnu que l'article 75 de la constitution du 22 frimaire, an VIII, portant que : « les agents du gouvernement, autres que les ministres, ne peuvent être poursuivis pour des faits relatifs à « leurs fonctions qu'en vertu d'une décision du Conseil « d'Etat, » est applicable et obligatoire.

Un employé de la télégraphie électrique qui aurait commis une erreur, quelque grave qu'elle fût, dans la transmission d'une dépêche, et quand même l'erreur serait

---

(1) Cette responsabilité nous paraît devoir nécessairement exister notamment lorsque l'expéditeur a usé de la faculté que lui donne la loi de 1850 pour recommander une dépêche.

Il est intéressant, au surplus, de lire dans l'ouvrage de M. Victor Bois, sur la télégraphie, page 67, quelles sont les précautions à prendre pour éviter les erreurs ou les mécomptes dans l'emploi de la télégraphie électrique.

intentionnelle, ne pourrait donc être poursuivi qu'avec l'autorisation du Conseil d'Etat. »

M. Lehir recherche ensuite quelle peut être la responsabilité de l'expéditeur d'une dépêche ou du réceptionnaire, et il dit encore avec raison :

« Il importe essentiellement de savoir, lorsque la poursuite des employés de l'administration n'est pas possible, sur qui doit au moins tomber la responsabilité, de l'envoyeur ou du réceptionnaire.

S'il s'agissait d'une faute commise par l'envoyeur, il y aurait à examiner si la faute serait lourde ou légère ; si elle aurait été facilement évitée ; si l'envoyeur était simple mandataire officieux ou mandataire salarié (Code Napoléon, art. 1992). Mais la question est posée de telle sorte qu'aucune faute ne peut être attribuée ni à l'envoyeur, ni au réceptionnaire ; on suppose que ni l'un ni l'autre n'a pu empêcher l'erreur ; dès-lors, il faut dire tout d'abord, que les conséquences et la responsabilité ne peuvent peser sur celui des deux qui n'a été que mandataire, car l'article 1992 du Code Napoléon déjà cité ne fait peser sur le mandataire que la responsabilité de ses fautes ; et si c'est à l'administration du télégraphe que la faute est imputée, aucun reproche ne peut être fait à l'exécution du mandat.

Si la dépêche a été envoyée sans mandat, la perte provenant de l'erreur tombera à la charge de celui auquel elle devait profiter. Il est certain, en effet, que la perte doit rester au compte de celui qui l'a subie, dès-lors qu'il ne peut en imputer la faute à l'autre.

Et s'il s'agissait d'une opération de laquelle dussent pro-

fiter à la fois l'envoyeur et le réceptionnaire, la perte tomberait sur tous deux ; ils n'auraient nécessairement aucune indemnité à se réclamer (1).

Comme nous l'avons dit, page 660, la doctrine de M. Lehir, qui vient d'être signalée à plusieurs points de vue, est évidemment celle que consacrent les décisions rapportées *suprà*, pages 648 et suiv.

Si donc l'Etat est irresponsable en vertu de l'article 6 de la loi du 29 novembre 1850, cette irresponsabilité ne peut protéger ni l'employé du télégraphe, ni l'envoyeur d'une dépêche, lorsque la faute peut être imputée à ceux-ci. On a vu *suprà*, pages 649 et suiv., que les tribunaux n'ont renvoyé des fins de la poursuite civile que parce que la faute n'était pas établie.

C'est en présence de cette jurisprudence qu'il convient de rappeler qu'on peut, pour éviter autant que possible l'erreur, recommander une dépêche (art. 8 de la loi du 29 novembre 1850). Une dépêche recommandée étant vérifiée par une répétition, on peut ainsi espérer que l'erreur, s'il en existait une d'abord, serait reconnue.

---

(1) Lehir, 1855, Ire partie, p. 313.

CHAPITRE VIII.

DES AÉROSTATS.

Sommaire.

351. L'aérostat est un mode de transport, il ne peut donc pas paraître étrange que nous en fassions ici mention en indiquant même une question de droit, page 668. Citer les noms de Montgolfier (1782), Pilatre, de Rozier et Darlandes (1783), Paul Andreani et les frères Gerli, Blanchard, Gale, Testu Bressy, Margat, Green, Godard, Poitevin, c'est rappeler le souvenir des hardies ascensions en aérostat(1).

Blanchard essaya, le 4 mars 1784, de diriger les aérostats, avec des ailes adaptées à son ballon. Après lui, Guyton de Morveau construisit un aérostat garni d'une proue en toile en avant et d'une espèce de gouvernail en arrière.

(1) Le directeur de spectacles publics qui annonce, dans le programme de ses fêtes, des ascensions aérostatiques, auxquelles sont consacrés d'ordinaire des ballons appartenant à l'administration, ne peut, bien que l'engagement ne lui impose pas cette obligation en termes exprès, se refuser à mettre ces ballons à la disposition de l'aéronaute qui s'est engagé à faire, sur son théâtre, un certain nombre d'ascensions ; en conséquence, dans l'espèce précitée, il n'y a lieu de prononcer contre l'aéronaute soit des dommages-intérêts, soit la résiliation de l'engagement, sur le motif qu'une ascension promise n'aurait pas été effectuée. (Trib. de comm. de la Seine, 19 septembre 1854 ; Teulet et Camberlin, t. IV, p. 30).

Robert construisit aussi un aérostat cylindrique. L'année suivante, Alban et Vallet imitèrent ces divers essais.

Le 17 juin 1786, Testu Bressy s'enleva sur une sorte de char garni de roues à ailes et suspendu à un aérostat.

Meunier, officier de génie, membre de l'Académie des sciences, rechercha plus tard, et mathématiquement, les conditions d'équilibre des aérostats; il proposa d'entourer les ballons d'une seconde enveloppe de soie entre laquelle une pompe enverrait ou retirerait l'air; on joignait à l'enveloppe, des roues à palettes manœuvrées par des aéronautes.

M. Lennox a construit aussi un énorme ballon avec un gouvernail en avant et en arrière de la nacelle, et il plaçait de chaque côté, des roues analogues à celles d'un bateau à vapeur; enfin, il introduisait dans son ballon un ballon particulier qui, selon la quantité d'air extérieur introduite, produisait sur la pesanteur du ballon principal, une différence de 30 livres, en plus ou en moins.

Trenon a inventé un système de ballons conjugués et de forces différentes nommés *aéronefs*, à l'aide desquels il espérait atteindre les courants favorables à la direction voulue. Il ajoutait au ballon des voiles rappelant les *cerfs-volants*.

Enfin, M. Petin a donné, depuis, le plan d'une grande machine armée de voiles, de parachutes, de paramontes. Puis encore, M. Jullien a obtenu quelques résulats d'hélices mues par un ressort et appliquées à un aérostat ayant la forme d'un poisson.

Franklin, il est vrai, a dit que l'aérostat était l'enfant qui

venait de naître; grandira-t-il? C'est là, la question (1).

Si la science n'a pu encore faire de l'aérostat un moyen régulier de transport qui le soumette à des règles de droit, il est certain cependant que l'aéronaute, maître en quelque

---

(1) En 1852, le vicomte T. de la G..., a demandé un brevet pour le *domitor* (*dompteur des airs*), aérostat dirigeable. Voici comment l'inventeur explique son système :

« A moins d'être tombé dans une erreur que nos moyens combinés semblent rendre impossible, le procédé que nous allons mettre en lumière a tout au moins le large et puissant mérite de l'innovation.

« Ces moyens combinés consistent, en première ligne, dans les voiles mobilisées, ou bien fixées selon les divers besoins de la manœuvre.

« En tant que mobilisées, elles sont destinées à emprunter une portion de l'air ambiant au milieu duquel se trouve l'aérostat, et lancées, convenablement ridées, sans par conséquent rencontrer de résistance, leur retraite, jusqu'à leur point de départ, après développement, s'opère avec une rapidité qui ne doit être comparée qu'à celle que produit la détente d'un ressort puissant. De là, résulte la nécessité d'un effort considérable pour ramener l'air ainsi comprimé [1].

« Si l'on ajoute que l'aéronaute pourra utiliser les forces vives à sa disposition, à la direction facultative de ses voiles dans le sens propice à sa marche, soit vers le ciel, soit vers la terre, soit enfin horizontalement, on comprendra déjà les résultats de leur action.

« Quant à l'utilité de ces mêmes voiles tenues déployées, l'avantage qu'on en peut tirer doit être de faire voguer l'équipage avec

[1] On peut se rendre compte de l'importance de la force à obtenir et résultant de l'emprunt fait à l'air ambiant, en calculant l'opposition que fait l'air à la chute (accélérée selon les lois de la physique) de l'aéronaute suspendu au parachute qui le soutient, et de multiplier cette puissance par la rapidité imprimée à nos voiles mobilisées.

sorte de l'empire des airs, reste soumis aux règles du droit commun lorsqu'il descend sur terre; ainsi il ne peut occasionner des dommages à autrui par sa descente, et il ne pourrait invoquer le cas fortuit pour s'exonérer de toute responsabilité, car on ne peut dire que c'était une nécessité pour lui de s'élever dans les airs (1). Des circonstances de fait bien précises, les dispositions d'une fête publique imposée par l'autorité, par exemple, pourraient seules motiver l'exception de non-responsabilité soulevée par l'aéronaute.

---

plus de rapidité, si le courant l'emporte dans la direction désirée, ou bien de le faire dévier de cette ligne, en le faisant louvoyer et marcher au plus près du vent.

« Le second moyen se combine avec celui précédemment indiqué. Il consiste en une coupure verticale de l'ellipsoïde, par cela même tronquée : cette coupure nécessairement close, et dont l'arête intérieure n'atteint pas le centre du ballon, se trouve partagée dans son sens vertical. Divisée en deux sections égales par le cercle équatorial, elle présente un appoint majeur à l'action des voiles fixes. Les deux divisions de la coupure restant à claire-voie, bien que recouvertes par le filet du ballon, présentent les plans inclinés latéraux de leurs sections au courant. En fermant, selon le besoin, l'une ou l'autre des portions au moyen d'un voile-rideau, chacune d'elles coopère à son tour à l'ascension de l'aérostat ou bien à sa descente. »

(1) On a jugé cependant que cette circonstance qu'un aéronaute demandait du secours au moment où il effectuait la descente, établissait suffisamment que cette descente n'avait pas été volontaire et le mettait alors à l'abri de l'article 471 du Code pénal, n° 13. (Cass. (ch. cr.), 14 août 1852.

APPENDICE.

§ 1. — DU COMMISSIONNAIRE DE DÉMÉNAGEMENT ET DU COMMISSIONNAIRE DES RUES.

Sommaire.

1. Caractère commercial de l'entreprise de déménagement ;
2. Cas particulier de concurrence ;
3. Principes applicables au commissionnaire des rues.

1. Nous ne dirons ici que quelques mots sur deux entreprises qui se rattachent à la commission même par leur dénomination ; leur peu d'importance, au point de vue juridique, nous détermine à les placer dans un *Appendice.* Nous voulons parler du commissionnaire de déménagement et de celui des rues. L'un et l'autre de ces deux mandataires sont soumis aux lois civiles, combinées avec les règles du droit commercial.

Spécialement, il a été jugé que la société formée par les commissionnaires à l'Hôtel des Ventes, pour opérer les déménagements, est commerciale (1).

2. Le fait, par un entrepreneur de déménagements d'établir deux succursales dans la rue, du côté et presque porte

(1) Paris, 8 février 1855.

à porte d'un établissement rival, doit être considéré comme un moyen déloyal d'enlever à cet établissement rival sa clientèle; et les tribunaux peuvent ordonner, en pareil cas, que l'entrepreneur de transport qui fait ainsi la concurrence sera tenu d'effacer sur les enseignes de ses succursales, tout attribut indiquant la nature et l'objet de son entreprise (1).

3. Quant au commissionnaire des rues, nous nous bornerons à dire que l'entreprise nous paraît commerciale, et que ce mandataire est soumis nécessairement aux règles du mandat commercial.

---

(1) Lehir, 1850, p. 567.

BIBLIOGRAPHIE

OU

BIBLIOTHÈQUE DU COMMISSIONNAIRE.

DROIT CIVIL ET DROIT COMMERCIAL, LOUAGE D'INDUSTRIE.

ALAUZET. Code de commerce expliqué. 4 vol. in-8.

CADRÈS. Code civil mis en rapport avec le Droit commercial, suivi d'un commentaire du contrat de Commission. 1845, in-8.

CLAMAGERAN (avocat). Du Louage d'Industrie, du Mandat et de la Commission, en droit romain, dans l'ancien droit français et dans le droit actuel. 1855, in-8.

DELAMARRE ET LE POITVIN. Traité du contrat de Commission, des Obligations conventionnelles en matière de commerce. 1844-1854, 6 vol. in-8.

Voy. aussi, sur LE LOUAGE, Delsol, Delvincourt, Demolombe, Duvergier, Marcadé, Masson, Persil, Troplong, Van-Huffel.

Sur LE DÉPÔT ET LE SÉQUESTRE. Voy. Duvergier, Troplong.

DROIT MARITIME. ASSURANCES (1). ARMATEURS. CAPITAINE. CONSULS, ETC.

ALAUZET. Traité des Assurances. 2 vol. in-8.

---

(1) Nous ne mentionnons ici, que pour mémoire, les principaux auteurs qui ont écrit sur les assurances terrestres, *Alauzet*, *Boudousquié*, *Grün et Joliat*, *Merger*, *Persil*, *Pouget* (*Louis*). (Dictionnaire des Assurances terrestres, 1855, deux forts volumes grand in-8. *Quenault.*)

Nous énumérons au surplus ici les ouvrages maritimes, parce qu'ils nous paraissent intéresser le commissionnaire.

En 1859, un supplément au Dictionnaire mentionné *supra* paraîtra pour le tenir au courant de la jurisprudence.

Voyez aussi, *Journal des Assurances,* par M. Pouget. La dixième année est en cours de publication.

ANTHOINE DE SAINT-JOSEPH. Codes étrangers sur les assurances et le droit maritime.

AZUNI. Système universel des principes du droit maritime de l'Europe, traduit de l'italien. 2 vol. in-8.

BAJOT et POIRRÉ. Annales maritimes et coloniales ou revue des lois et ordonnances, règlements et décisions ministérielles, mémoires, observations, etc. 1816, 1847, 104 vol. in-8.

BEAUSSANT. Code maritime ou loi de la marine marchande. 2 vol. in-8.

BEAUTEMPS. Nouveau Manuel du capitaine au long cours et du maître au cabotage. In-4.

BÉCANE sur VALIN.

BENECKE (William). Traité des principes d'indemnité, en matière d'assurances maritimes et de grosse aventure sur navires et marchandises. 2 vol. in-8.

BLANCHARD. Répertoire chronologique par ordre de matière des principales lois, etc., relatives à la marine. 1554, 1843, 1844, in-8.

BOUCHER. Consulat de la mer ou Pandectes du droit commercial et maritime, 1808, 2 vol. in-8.

BOULAY-PATY. Droit commercial. 4 vol. in-8. Cet auteur a aussi mis en rapport avec le Code de commerce et la jurisprudence, le Traité des assurances et des contrats à la grosse, par Émérigon, suivi d'un vocabulaire des termes de marine.

BRIVES-CAZES. Recueil de jurisprudence commerciale de Bordeaux.

CAUMONT. Dictionnaire universel de droit commercial et maritime. En 1858, M. Caumont a annoncé à la fin de cet ouvrage la Jurisprudence maritime, recueil devant être trimestriel; mais ce recueil n'a pas encore paru.

CHASSERIAU. Précis historique de la marine française sur son organisation et ses lois. 1845, 2 vol. in-8.

Clariond, Aicard et Segond. Journal de Jurisprudence commerciale et maritime de Marseille, en cours de publication (37e année).

Conseils généraux (vœux des), publiés par M. Dupont, vo Marine.

Connard et de Kinder. Jurisprudence du port d'Anvers.

Dalloz. Vo Droit maritime.

De Clercq et de Vallat. Guide pratique et Formulaire, par l'un d'eux, des Consulats (1).

Delaborde. Traité des avaries particulières sur les marchandises, dans leurs rapports avec le contrat d'assurance maritime. In-8.

Delehaye à Anvers. Etudes de géographie maritime.

Derché. Décret, loi disciplinaire et pénale pour la marine marchande, du 24 avril 1852 ; Doctrine et Jurisprudence du département de la marine. 1856, in-8.

Desaint. Recueil des lois relatives à la marine et aux colonies, 1799, 1809, 18 vol. in-8.

Dubernad. Traduction et commentaire de l'ouvrage de Benecke cité plus haut. In-8.

Duchesne. Manuel commercial et administratif du capitaine au long cours. In-8.

Duverdy et Pistoye. Des prises maritimes; voy. aussi Dufour (Droit administratif, t. VII.)

Emérigon. Voyez *suprà*, Boulay-Paty.

Estrangin (Pothier). Traité du contrat d'assurance de Pothier. 1810, in-8.

---

(1) Voyez encore sur les *Consuls*, Borel, Bursotti, Cussy, Laget de Podio, Magnone, Miltitz, Moreuil, Rolland de Bussy.

FRÉMERY. Etudes de droit commercial.

GARDAT. Marine marchande, décret disciplinaire et pénal du 24 mai 1852, expliqué et suivi d'un formulaire complet à l'usage des tribunaux maritimes de commerce et des capitaines de navires, 1854, in-8.

GIRAUDEAU. Traité des assurances maritimes, 1841, in-8.

GOUBEAU. Mémorial de Jurisprudence commerciale et maritime. In-8. (En cours de publication à Bordeaux, 33e année.)

GUERRAND. Jurisprudence commerciale et maritime du Havre. (Recueil mensuel en cours de publication, 5e année.)

HAGHE (F.-G.), avocat, et F. CRUYSMANS, courtier d'assurances à Anvers. Commentaire sur la police maritime d'Anvers, précédé d'un exposé des principes généraux du contrat d'assurance maritime. In-8.

HAUTEFEUILLE. Législation criminelle maritime, 1839, in-8. — Code de la pêche maritime, 1844, in-8. — Des droits et devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime, 1848, 1849, 4 vol, in-8. — Marine marchande, décret disciplinaire et pénal du 24 mars 1852, expliqué et commenté. In-8.

KURICKE. Diatribe de assec. 1 vol. in-4. Hamburgi, 1667.

LAFOND DE LURCY. Guide général des assurances maritimes et fluviales. In-8. (Nouvelle édition.)

LAGET DE PODIO. Questions d'assurances maritimes. 2 vol. in-8. — Du parfait capitaine. 2 vol. in-8.

LEHIR. Des armateurs et des propriétaires de navires. In-18. On peut aussi consulter très-utilement les Annales de droit commercial, en cours de publication, du même auteur.

LEMONNIER. Commentaire sur les principales polices maritimes usitées en France, 2 vol. in-8.

LOCCENIUS. De jure maritimo, 1 vol. in-8, et le Fasciculus de Heineccius.

LOCRÉ. Esprit du Code de commerce. — Voyez le commentaire de cet auteur sur la partie des assurances et des contrats du droit maritime.

LUCHESI PALLY. Principes du droit maritime, traduit de l'italien, 1842, in-8.

MOREL. Manuel de l'assuré, in-8. Encyclopédie commerciale et maritime,— Dictionnaire universel de commerce et de géographie maritime (sous presse.)

NICOLAS MAGENS, négociant. Essai sur les assurances. 2 vol. in-4. Londres, 1755, etc., etc.

ORTOLAN (Th.). Règles internationales et Diplomatie de la mer. 3e édit., 2 vol. in-8.

PARDESSUS. Dans ses ouvrages sur le Droit commercial, cet auteur parle avec assez d'étendue des assurances terrestres et maritimes.

Il en est de même dans l'ouvrage de M. Vincens, Législation commerciale.

Voyez aussi Pothier.

POUGET (Louis). Principes de droit maritime. 1858, 2 forts vol. in-8.

PRUGNAUX. Législation et administration de la marine, 1850, 1851, 1852, 3 vol. in-8.

Q. WEILSEN. De avariis. In-12.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL pour la Chambre d'assurances, du 4 décembre 1671. Paris, 1671, in-4.

RIMBAUD. Etudes sur la législation et l'administration maritime. 1851, in-8.

SEBIRE et CARTERET. Encyclopédie du Droit, ve Assurances maritimes.

SIBILLE. Traité de l'abordage. In-8. On trouve dans cet ouvrage des points de doctrine qui intéressent l'assureur et l'assuré.

STYPMANNUS. Jus maritimum.

VAUCHER. Polices d'assurances maritimes. In-4.

Voyez aussi le *Guidon de la mer*, dans la collection intitulée : Us et coutumes de la mer, par Cleirac.

Voyez encore les jugements ou rôles d'Oléron ; l'ordonnance de Wisby ; de la Hanse Teutonique, d'Anvers ; 1 vol. in-4 ; le *Consulat de la mer*, dans Pardessus, lois maritimes, t. II ; Tractatus duo de assecurationibus, à Benevenuto Straccha. In-8 ; Santerna ; Scaccia ; Targa et Casaregis.

Voyez, au surplus, la bibliographie donnée par M. Delaborde à la fin de son traité des *Avaries*.

NAVIGATION FLUVIALE, SCIENCE.

BOUNICEAU, ancien élève de l'Ecole polytechnique, ingénieur des ponts et chaussées. — Etudes sur la navigation des rivières. 1845, 1 vol. in-8.

GRANGEZ. Traité de la perception des droits de navigation et de péage sur les fleuves, rivières et canaux navigables ou flottables en trains, appartenant à l'Etat ou concédés, etc. 1846, 1 vol. in-8.

JOUFFROY (le marquis de), ancien ingénieur de la marine. — Des Bateaux à vapeur. Précis historique de leur invention, essai sur la théorie de leur mouvement et description d'un appareil palmipède appliqué à tous les navires. 1841, 1 vol. in-8.

LALOU. Manuel de la navigation intérieure. 1858, 1 vol. in-8. C'est un des ouvrages le plus récents sur la matière.

POUGET (Louis). Des droits et obligations des divers commissionnaires ; t. 3.

TRANSPORT PAR TERRE.

Bole. Code des postes et relais de France. 1839, in-12.

Bavillier (de). L'omnibus du roulage, contenant : 1° loi du 30 mai 1851, suivie du règlement du 10 août 1852 ; 2° conditions de la construction d'une diligence ; 3° tableau synoptique de la jurisprudence et des contraventions ; 4° compétence générale et par ordre alphabétique, pour les conseils de préfecture, les tribunaux de police correctionnelle, et ceux de simple police ; 5° procès-verbal d'expertise d'une voiture de messagerie ; 6° le modèle du registre des plaintes chez les entrepreneurs et relayeurs ; 7° résumé des obligations des voituriers et des rouliers pour le transport des marchandises qui leur sont confiées, et les devoirs de celui qui reçoit l'expédition.

Grandvaux (L.). Législation des transports par terre et par eau. 1855, in-8.

Hativet. Manuel pour la mise à exécution de la loi du 31 mai 1851, 10 août 1852 sur la police du roulage et les messageries publiques. 1854, in-12.

Hilpert. Le Messagiste. 1839, in-8.

Lafargue. Code Voiturin. 1827, in-8.

Lanoé. Code des Maîtres de postes, des entrepreneurs de diligences et roulage. 1838, 2 vol. in-8.

Pouget (Louis). Des droits et obligations des divers commissionnaires. 1858, t. 3 et 4.

Van-Huffel. Traité du Contrat de louage et de dépôt appliqué aux voituriers, etc. 1841, in-8.

— **Manuel** des Maîtres de postes et entrepreneurs de voitures publiques. 1839, in-8.

CHEMINS DE FER, LÉGISLATION, SCIENCE.

Audiganne. Les chemins de fer dans cent ans, économie financière et industrie politique. 2 forts vol. in-8.

Cerclet. Code des chemins de fer.

Chaix (N.). Répertoire de la Législation des chemins de fer, rédigé sur les documents fournis par le Bureau de statistique de la Direction générale des chemins de fer, du Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics (1).

Chaix (Livret-). Guide officiel des Voyageurs sur tous les chemins de fer français et les principaux chemins de fer étrangers, accompagné de Cartes spéciales pour chaque ligne, publié sous le patronage des Compagnies.

Gand. Traité de la police et de la voirie des chemins de fer.

Guillaume (Achille). Législation des rails-routes.

Hilpert. Manuel du voyageur et de l'expéditeur en France et à l'étranger.

Hubert. Traité de comptabilité du matériel des chemins de fer.

Legoyt. Statistique des chemins de fer.

L'ouvrage de M. Legoyt contient aussi, sur les chemins de fer, une bibliographie très-utile à consulter (2).

Nancy (Victor). Législation de la police des chemins de fer, commissaires de surveillance et administrative, leurs attributions légales,

(1) L'établissement d'*imprimeur-éditeur* de M. Chaix se distingue notamment par la publication des ouvrages relatifs aux chemins de fer.

(2) Voyez encore le Catalogue de M. de Lacroix, 15, quai Malaquais, pour les ouvrages nouveaux et qui ont trait notamment à la science des chemins de fer, aux ouvrages très-remarquables de M. Perdonnet, etc.

leurs rapports avec le public, le commerce et le personnel des compagnies, 1 vol. in-8.

NOGENT-SAINT-LAURENS. Traité de la législation et de la jurisprudence des chemins de fer. 1 vol. in-8.

PAIGNON. Traité juridique de la construction, de l'exploitation et de la police des chemins de fer. 1 vol. in-18.

PETIT DE COUPRAY. Annuaire officiel des chemins de fer.

PETIT DE COUPRAY. Manuel des transports à grande vitesse sur les chemins de fer.

PROUDHON. De la réforme des chemins de fer. 1 vol. in-8.

REBEL ET JUGE. Traité sur les chemins de fer.

SAINT-LÉON. Manuel pratique des chemins de fer, à l'usage des voyageurs, des industriels, des administrations spéciales, des praticiens. 1 vol. in-18.

Voyez encore Bacqua, Ferand-Giraud, Garnier.

TÉLÉGRAPHIE.

BLAVIER (Edouard), inspecteur des lignes télégraphiques, ancien élève de l'Ecole polytechnique. Cours théorique et pratique d télégraphie électrique. 1 vol. in-12.

BOIS (Victor). De la télégraphie électrique.

DOUANES.

BOURGAT. Code des douanes.

GOURAUD. Essai sur la liberté du commerce des nations. Examen

de la théorie anglaise du libre échange (1). 1854, 1 vol. in-8.

MICHEL CHEVALIER. Examen du système commercial ou du système protecteur. 1 vol. in-8.

ROEDERER. Etudes sur les deux systèmes opposés du libre échange et de la protection. 1 vol. in-8.

SAINT-FERRÉOL. Exposition du système de douanes en France, In-8.

Voyez aussi Bellac, Chauvassaignes, Dujardin-Sailly, Dumesnil. Fasquel, Fassy et Deydier, Mathieu.

---

(1) Le catalogue de librairie de MM. Guillaumin et Comp., contient l'indication de nombreux ouvrages sur le *libre échange*, le *système protecteur*, etc., etc.

TABLE DES MATIERES

CONTENUES DANS LE DEUXIÈME VOLUME.

DEUXIÈME PARTIE.

DU TRANSPORT PAR TERRE.

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES CONTENUES DANS LE DEUXIÈME VOLUME.

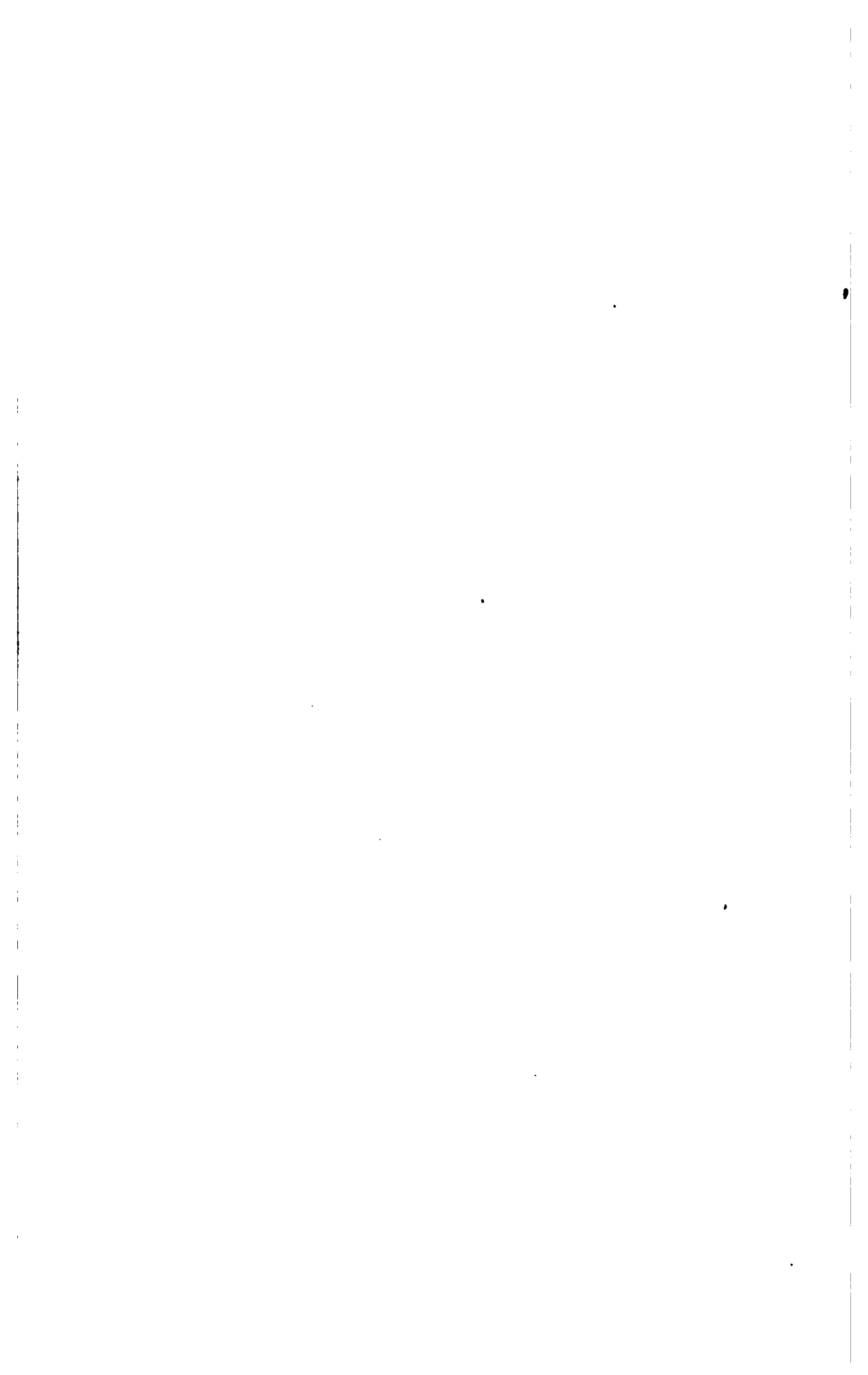


TABLE ANALYTIQUE, COMPLÉMENTAIRE,

DES MATIÈRES

ET

DE LA JURISPRUDENCE (1).

NOTA. — Le chiffre à gauche indique le numéro d'ordre dérivant des sommaires placés dans chaque chapitre ou paragraphe; le chiffre, à droite, a trait à la pagination du volume renfermant le numéro indiqué; le volume est inscrit sous chaque mot principal de cette table.

A.

(1) On remarquera que, dans cette Table, nous avons renvoyé, comme analogie, à quelques dispositions des Codes étrangers; quant à la jurisprudence, elle ne comprend que les décisions nouvelles intervenues pendant le cours de notre travail, ou celles que nous jugeons encore convenable d'indiquer, quoiqu'étant plus anciennes; de cette façon, les nombreuses décisions mentionnées au bas de chaque page de notre ouvrage et celles que présente cette Table compléteront l'ensemble de la jurisprudence qu'il est important de connaître. Les décisions que nous indiquons sont extraites des auteurs que nous mentionnons.

S'il y a lieu, au surplus, nous ferons connaître, par un supplément placé à la fin de cette table, le dernier état de la jurisprudence.

(2) Le défaut de protestation dans les vingt-quatre heures d'un abordage n'élève de fin de non-recevoir, conformément aux articles 435 et 436 du Code de commercè, contre l'action en réparation du dommage causé par l'abordage, qu'autant que le capitaine du navire abordé *a pu agir*.

Ainsi, aucune fin de non-recevoir ne peut être encourue par les armateurs du navire abordé, lorsque, après un abordage en pleine mer, à la suite duquel le navire abordé a péri, l'équipage s'est réparti sur les embarcations, et que l'une d'elles, commandée par un lieutenant, a touché terre sans qu'il fût possible d'être fixé sur le sort des officiers plus élevés en grade, et du capitaine en particulier. En pareil cas, et encore bien que le lieutenant sauvé ait fait un rapport de mer,

l'action des armateurs est recevable, alors même qu'aucune protestation n'a été signifiée, surtout si leur action n'est pas intentée après un délai trop long. Les tribunaux ont toujours le droit d'apprécier, eu égard aux circonstances, le délai dans lequel l'action a dû être intentée.

Un lieutenant ne remplace pas de plein droit un capitaine, surtout au point de vue des formalités à remplir en cas de perte du navire, lorsque la mort du capitaine demeure inconnue. (Cass., ch. des req., 29 décembre 1857; Guerrand. 1858; 5ᵉ livr. (*Recueil de jurisp. com. et marit. du Havre*, 1858, t. IV, p. 239.)

(1) Les jugement et arrêt déclarant une Compagnie de chemin de fer non responsable d'un accident survenu à un ouvrier, ne constituent pas la chose jugée sur la question de savoir si ladite Compagnie est tenue de payer une certaine somme à cet ouvrier, non en vertu d'un quasi-délit, mais en vertu des engagements pris par elle envers ses ouvriers dans les statuts qui ont organisé la caisse de secours pour ceux d'entre eux qui seraient victimes d'accidents semblables. — (Art. 1351, C. Nap.) (Trib. civil de Lyon, 1re ch., 7 août 1858; *Moniteur judiciaire de Lyon*, 21 août 1858.).

(2) Les dispositions de la loi du 21 ventôse an IX, relatives à la saisie des traitements des fonctionnaires publics et employés civils, sont inapplicables aux employés des Compagnies de chemins de fer. — Le juge peut-il restreindre la saisie-arrêt jetée sur le traitement d'un employé d'établissement privé, de manière à en laisser une partie à la disposition du saisi? (C. N., 1241) Non rés. Dans tous les cas, il n'a pas ce droit lorsqu'il s'agit du paiement de billets à ordre. (C. comm., 157 et 187.) (Cour imp. de Bordeaux, 17 mars 1858.)

ACTIONS. — (Chemins de fer) (1).

Tome II.

ACTION CIVILE, voyez v° *Voyageurs*. — (Transport par terre.)

(1) L'actionnaire qui avait souscrit pour l'exécution du chemin de fer de Dieppe et de Fécamp a-t-il pu être valablement exproprié de ses actions pour cause de retard dans le versement de ses dixièmes?

La chambre des requêtes a déjà prononcé, le 12 avril dernier, un arrêt d'admission sur une question identique soulevée par le pourvoi de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest contre un arrêt rendu par la Cour impériale de Paris au profit du sieur Maréchal.

Un second pourvoi de la même Compagnie et contre un autre arrêt de la même Cour rendu au profit des sieurs Langangne et consorts et dans les mêmes circonstances, a été admis par voie de conséquence, au rapport de M. le conseiller Hardoin et sur les conclusions conformes du même avocat-général. (Cass., 7 juin 1858; *Gaz. des Trib.*, 8 juin 1858.)

(1) Voyez Code des États-Unis, chap. II; — de Hambourg, sect. 1.

— Les propriétaires d'un navire sont tenus des engagements contractés par le capitaine, pour tout ce qui est relatif au navire et à l'expédition, et ils sont obligés d'exécuter les actes passés par le capitaine, quoique sans aucune autorisation de leur part, pour l'exploitation du navire hors le lieu de leur demeure.

Les tiers avec lesquels le capitaine contracte en pareil cas ont action contre les armateurs quelles que soient les conventions particulières intervenues entre les armateurs et le capitaine, conventions dont les tiers ne peuvent, en aucune manière, avoir à se préoccuper.

Ainsi les billets et les lettres de change souscrits par le capitaine hors le lieu de la demeure de ses armateurs pour les besoins du navire et de l'expédition, doivent être, à l'égard des tiers, acquittés par l'armement, encore bien que le capitaine soit engagé au tiers-franc, et tenu, par suite, de faire face personnellement aux dépenses pour lesquelles il a souscrit ces billets et lettres de change. (Trib. de com. de Marseille, 1er juillet 1857. Guerrand. — *Recueil de jurisp. com. et marit. du Havre*, 1858, t. IV, p. 194.)

— Lorsqu'un capitaine, pour se procurer les fonds dont il avait besoin pour

son navire et son équipage a fourni des lettres de change sur son armateur et a, en même temps, pris envers le prêteur l'obligation de transporter pour lui des marchandises sans fret, ces engagements lient également l'armateur vis-à-vis des tiers; l'armateur doit dès lors payer les traites et ne peut réclamer aucun fret pour les marchandises du prêteur.

Les obligations prises par un capitaine en cette qualité et pour les besoins du navire, ne peuvent donner lieu à aucune condamnation personnelle contre lui.

Le capitaine qui a donné des secours et des soins à l'équipage d'un autre navire, doit obtenir, en outre du remboursement de ses dépenses, une indemnité pour ses peines et les retards qu'il a éprouvés.

Le capitaine qui signe les connaissements sans réserve et ne fait aucune protestation au lieu de charge est non recevable à demander le paiement de surestaries pour retard dans son chargement. L'affréteur est aussi non recevable à demander une indemnité pour défaut d'embarquement d'un solde de marchandises, lorsque son agent a signé les connaissements sans réserve. (Trib. de com. de Marseille, 1er juillet 1857. Guerraud. — *Recueil de jurisp. com. et marit. du Havre*, 1858, t. IV, p. 217.)

B.

C.

(1) Voyez Code espagnol, 634 à 686; — hollandais, 340 à 393; — portugais, 1361 à 1418; — prussien, 1445 à 1529; — russe, 609 à 650; — Ordonnance de Bilbao, 1 à 99; — Code d'Autriche, chap. VII; — des Deux-Siciles, liv. II, tit. III; — Etats-Unis, chap. III; — Grande-Bretagne, chap. II; — Hambourg, sect. 8; — Iles Ioniennes, liv. II, tit III; — de Lubeck; — Sardaigne, liv. II, tit. IV; — Valachie, liv. III, tit. IV; — Malte, chap. I; — Suède, chap. III.

— D'après les us et coutumes de la mer, il y a lieu d'accorder une rémunération au capitaine d'un bateau à vapeur qui, en exposant son propre bâtiment, a dévié de sa route et pris des mesures pour le sauvetage d'un vaisseau en détresse, qui avait imploré son secours, encore que ces mesures n'aient point eu leur effet par suite d'un changement de volonté de la part du capitaine du navire en danger. (Conard et de Kinder, Cour de Gand, 4 juillet 1857. — *Jurisprudence du port d'Anvers*, 1857, p. 91.)

— L'existence de la convention relative au *du croire* qui serait dû au consignataire de la marchandise, pour garantie de la solvabilité de celui à qui il l'a vendue, peut, à défaut de stipulation expresse, être prouvée par présomptions.

Ainsi, le capitaine de navire auquel des avances en marchandises sont faites pour compléter son chargement, doit être condamné à payer au consignataire désigné la commission stipulée et même le du croire pour risque de l'acheteur, quoique le du croire ne soit pas exprimé dans les conditions de l'avance, s'il est prouvé que le créditeur était dans l'usage d'allouer ce du croire au consignataire, et que le capitaine n'a pas ignoré cet usage. (Bordeaux, 4 juin 1845; Lehir, 1847, p. 143).

(1) Voyez projet de loi, Chambre des députés, séance du 2 avril 1845; — Goujet et Merger, v° *Francisation*, p. 255; et encore sur la *Francisation*, p. 253 et suiv.

—Le décret du 17 octobre 1855 a eu pour but d'établir provisoirement la francisation des pays étrangers, moyennant un droit de 10 p. 100.

Voici les résultats de l'application du décret précité à partir de la fin d'octobre :

De cette époque au 31 décembre 1850, il a été francisé :
96 navires à voiles,
31 navires à vapeur.

127 navires jaugeant 48,741 tonneaux, d'une valeur de 20,880,674 fr.

En 1857 :
68 navires à voiles,
12 navires à vapeur.

80 navires jaugeant 16,220 tonneaux, d'une valeur de 4,068,322f ?

Pendant les cinq premiers mois de 1858 :
15 navires à voiles,
4 navires à vapeur.

19 navires jaugeant 2,781 tonneaux, d'une valeur de 1,020,760 fr.

(2) Le capitaine peut, même après la déclaration d'innavigabilité et la vente du navire, emprunter à la grosse sur les marchandises qui composent so chargement, à l'effet d'acquitter les frais nécessités par l'obligation où il est de pourvoir

à la conservation de ces marchandises et à leur transport à destination, par un autre navire (art. 234, 315 et 320 du Code de comm.).

Le capitaine d'un navire étranger contractant à l'étranger un emprunt à la grosse sur le chargement, n'est pas tenu, l'affréteur fût-il Français, de suivre les formes de la loi française. Il est censé s'être conformé à la loi du pays, à moins qu'on ne prouve qu'il a violé, soit cette loi, soit celle du lieu de l'affrètement. (Trib. de comm. de Marseille, 24 août 1857; Goubeau, 1857, p. 270.)

(1) Le débiteur d'un corps certain, spécialement le voiturier, ne peut se libérer de l'obligation de restituer la marchandise à lui confiée, en prouvant le cas fortuit pur et simple, tel que l'incendie, s'il ne prouve en même temps que le cas fortuit est dégagé de toute faute de sa part. En conséquence, l'arrêt qui, après avoir constaté le fait de l'incendie, et déclaré même que cet incendie a eu lieu *sans cause connue*, ne peut, sans violer les articles 1302 et 1315 du Code Napoléon, et 98 du Code de commerce, mettre à la charge du propriétaire des marchandises, la preuve de la négligence du voiturier. (Cour de cass., ch. civile, 23 août 1858; *Droit*, 23-24 août 1858.)

— *Nota*. Le commissionnaire doit faire connaître à son commettant, et aussitôt qu'il le peut, tous les accidents qui peuvent compromettre la marchandise transportée.

(1) Voyez Code espagnol, 737 et suiv. — hollandais, 453 à 533; — portugais, 1498 à 1566; — prussien, 1620 à 1765; — russe, 724 à 791; — Ordonnance de Bilbao, 1 à 46; — Code des Deux-Siciles, liv. II, tit. VII; — Etats-Unis, chap. V; — Grande-Bretagne, chap. IV; — Hambourg, sect. 4; — Iles Ioniennes, chap. II, liv. II, tit. V. — Malte, chap. VII; — Sardaigne, liv. II, tit VI et VIII.

— Le serment décisoire ne peut être déféré sur l'existence déniée d'un affrétement non constaté par écrit. (Trib. de comm. de Marseille, 29 janvier 1858; *Journal de Marseille*, 1858, 1-70)

— Au cas d'un affrétement pour aller prendre et transporter un chargement d'une nature déterminée, le capitaine est fondé à refuser un chargement d'une nature différente à lui offert au lieu indiqué, pour prendre charge en remplacement du chargement convenu; il est également fondé à refuser de prendre dans un autre lieu que celui indiqué, un chargement soit de la nature convenue, soit d'une espèce similaire.

En conséquence, le capitaine peut, après protestations régulières, effectuer son retour sur lest, et le fret entier ne lui en est pas moins dû par l'affréteur comme si le navire fût revenu chargé. (Trib. de comm. de Marseille, 5 octobre 1857; Guerrand, 1858-2-49.)

— La clause par laquelle l'affréteur et le capitaine conviennent par avance d'un courtier pour la réception et la mise en douane du navire est licite et obligatoire. Et, en cas de contravention à cette clause de la part du capitaine, qui prend un autre courtier, le capitaine encourt envers l'affréteur la pénalité stipulée dans la charte-partie pour cette contravention à l'une des clauses qu'elle renferme. (Trib. de com. de Rouen, 18 décembre 1857. Guerrand. — *Recueil de jurisp. com et mar. du Havre*, 1858, t. IV, p. 206.)

(1) Les chargements de minerai en Espagne se font d'une manière fort irrégulière, sans contrôle ni pesée effective, et présentent généralement à leur arrivée en ce port (Anvers) un excédant ou un déficit considérables, alors même que le navire a obtenu sa charge complète.

Aussi lorsque le capitaine n'a signé le connaissement qu'avec la réserve expresse : « poids et qualités inconnus », que son chargement est resté incomplet et qu'on n'allègue contre lui aucun fait de fraude ou de dol, le dit capitaine ne saurait être déclaré responsable des quantités de minerai indiquées au connaissement, quelque grande que soit d'ailleurs la différence entre ces énonciations et la quantité délivrée. (Trib. de comm. d'Anvers; Conard et de Kinder, 1858, p. 80.)

Lorsque, par la charte-partie, l'affréteur s'est obligé à charger, non pas une quantité précise, mais tant de tonneaux *plus ou moins*, suivant les résultats d'un triage qui doit être effectué, une certaine différence dépendant de la volonté de l'affréteur, bien que considérable, ne peut donner lieu à indemnité au profit de l'armateur, si elle ne dépasse pas les prévisions des parties. (Trib. de comm. de Bordeaux, 24 août 1857; Goubeau, 1857, p. 270.)

(2) Les commissionnaires de roulage d'une ville qui, dans un acte d'association, ont stipulé une peine contre ceux d'entre eux qui ne voudraient pas faire partie de l'union, ne peuvent être poursuivis pour coalition illicite dans le sens de l'article 419 C. pen., s'il n'est pas établi qu'aucune hausse ou baisse des marchandises ou des prix de cette industrie soit résultée de cette coalition. (Cass., ch. crim., 1er février 1834; D. P., 34-1-123.)

COMMISSIONNAIRE INTERMÉDIAIRE. — (Transport par terre) (1).

Tome II.

— — (Transport par Chemins de fer).

Tome II.

(1) Le commissionnaire de roulage qui a délivré des bulletins de chargement servant de duplicata de lettres de voiture, attestant, contrairement aux usages du commerce, la remise d'une quantité de marchandises supérieure à celle qu'il a reçue, répond de la différence vis-à-vis du consignataire qui, sur la remise des bulletins, a fait des avances sur ces marchandises. (C. Nap, 1382, 1384; Cass. civ., 17 mars 1845; Lehir, 1845, p. 391.)

COMMISSIONNAIRES *pour le transport par terre; diverses espèces.*

Tome II.

151. Des diverses espèces de commissionnaires de transport par terre, 10
Commissionnaires proprement dits; entrepreneurs de transport, voituriers, 12.

152. Entrepreneurs de diligences; administrations des chemins de fer, etc., etc., 12.

153. Obligation de prendre patente; pénalité; police du roulage, 12.

COMPÉTENCE.—(Chemins de fer) (1).

Tome II.

297. Quel est le juge compétent en matière de perte de bagages? 426.

297 *bis*. De la compétence en général pour l'interprétation du cahier des charges, 448 (2).

— Voyez v° *Acte commercial.* — *Accidents* (Chemins de fer).

— Voyez v° *Expropriation.* — (Chemins de fer).

— Voyez v° *Juridiction.* — (Transport par terre).

(1) Si dans les cas ordinaires, les tribunaux ne peuvent être complétement saisis de l'appréciation des dommages causés à la propriété par des travaux publics ou des indemnités provenant de dépossession forcée, cette règle de juridiction n'a point d'application au cas où les droits des parties sont réglés par des conventions civiles et où la demande a son principe dans l'interprétation ou l'exécution d'un contrat. L'acte par lequel une Compagnie de chemin de fer, en échange d'une cession de terrains, s'oblige à établir, sur la propriété du cédant, un lieu de chargement et de déchargement dans l'intérêt de ce dernier, est un contrat qui participe à la fois de la vente et de l'échange, et auquel devront s'appliquer les principes sur la garantie. En conséquence, lorsque, par suite des travaux de redressement, ce lieu de chargement et de déchargement a été supprimé, la Compagnie est tenue de le rétablir à peine de dommages-intérêts. (Cour imp. de Lyon, 15 mai 1858.)

(2) Aux termes de l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, l'autorité administrative a une compétence exclusive pour connaître des contestations élevées au sujet des dommages causés par un entrepreneur de travaux publics agissant dans les limites fixées par le cahier des charges, et il en est ainsi lors même que la partie lésée soutient que l'entrepreneur a commis une faute dans l'exécution des travaux. En conséquence, le conseil de préfecture est seul compétent pour statuer sur l'action en dommages-intérêts intentée par le propriétaire d'un bateau contre une Compagnie de chemin de fer, et fondée sur cette circonstance que la Compagnie, en construisant un pont viaduc, ne s'était point conformée aux conditions prescrites par l'Administration et avait par sa faute occasionné un préjudice. (Cass., ch. civ., 16 nov. 1858; *Droit*, 17 nov. 1858.)

COMPÉTENCE, voyez v° *Postes*.

CONCURRENCE, voyez v° *Commissionnaire de déménagement*.

CONDUCTEUR, voyez v° *Messageries; Responsabilité*. (1).

CONNAISSEMENT (2).

Tome I.

51. Des formalités du connaissement et des exceptions que le défaut de formalités soulève, 130.

(1) Le fait par le conducteur d'une voiture publique d'exiger d'un voyageur, pour sa place ou le port de ses bagages, un prix supérieur à celui fixé par tarif pour le prix de sa voiture, ne constitue ni une escroquerie, ni une filouterie.

Les fausses déclarations de tarif faites à la régie par les entrepreneurs de voitures publiques, ne peuvent être poursuivies d'office par le ministère public. (Trib. correct. de Tarbes, 31 mai 1858.)

(2) Voyez Code de la Grande-Bretagne, chap. VI ; — Sardaigne, liv. II, tit. VII, — Suède, chap. VI.

— Le privilége existe alors même qu'au moment des avances, et avant l'arrivée des marchandises, le commissionnaire n'était pas encore nanti du connaissement ou de la lettre de voiture. Il suffit, pour l'exercice de ce privilége, qu'il justifie ultérieurement par le connaissement ou la lettre de voiture, que les marchandises étaient bien en cours d'expédition au moment des avances. (Paris, 18 nov. 1848 ; S. V., 49-211 ; Bordeaux, 28 janvier 1839 ; Rennes, 12 juin 1840 ; Dijon, 10 avril 1843.)

—Le privilége du commissionnaire peut être réclamé par celui qui, sans être le destinataire primitif, a fait des avances sur la remise du connaissement à ordre, endossé à son profit par l'acheteur. (Paris, 31 juillet 1835 ; S. V., 35-2-519.)

—Pour transmettre le droit de gage sur un connaissement à ordre, il n'est pas indispensable de se conformer aux dispositions des articles 2074 et suivants du Code Napoléon ; il suffit de l'endosser régulièrement au profit de celui que l'endosseur veut nantir. (Cass., req., 3 février 1858 ; *Droit*, 4 février 1858.)

— Le commissionnaire auquel échapperait le privilége de l'art. 93 du Code de commerce, parce que ses avances auraient été faites sur marchandises non encore arrivées, et qui, en outre, ne pourrait se prévaloir du privilége de l'article 95 du même Code pour ne s'être pas conformé aux prescriptions de l'article 2073 et suivants du Code Napoléon sur le nantissement, peut néanmoins, en dehors du privilége, qu'il ne serait pas fondé à réclamer, se retrancher sur le droit exclusif de propriété que lui aurait attribué un connaissement à lui transmis par un endossement régulier. En d'autres termes, il n'est pas nécessaire d'être commissionnaire pour pouvoir revendiquer un droit exclusif de propriété sur des marchandises, lorsqu'on est porteur d'un connaissement endossé dans la forme prescrite par l'article 281 du Code de commerce. (Arrêt conforme de cassation du 15 décembre 1856.)

Admission, au rapport de M. le conseiller Brière-Valigny et sur les conclusions conformes du même avocat général, du pourvoi du sieur Noël et C[e] contre un arrêt de la Cour impériale de Rouen qui avait refusé d'admettre les effets d'un connaissement régulièrement endossé, sous le prétexte que le porteur n'était qu'un com-

missionnaire qui ne pouvait réclamer que le privilége résultant des articles 93 et 95 du Code de commerce, priviléges qui lui échappaient comme ne remplissant pas les conditions exigées par ces articles. (Cass., req., 3 février 1858; *Gaz. des Trib.*, 5 février 1858.)

— Lorsqu'en exécution d'un arrêt de la Cour impériale, déclarant nuls des connaissements et le privilége pouvant en résulter en faveur d'un commerçant, un syndic s'est fait restituer les marchandises données en gage et les a réalisées, et que, plus tard, à la suite d'une cassation, le privilége du premier commerçant est reconnu par un arrêt de la Cour de renvoi, ayant acquis l'autorité de la chose jugée, ce commerçant a droit, sur le prix représentatif de son ancien gage, à un privilége à l'exclusion de la masse. (Rouen, 23 novembre 1857; Lemarcis, 1858-43.)

— L'endossement causé valeur en compte est régulier et transmet la propriété de l'effet à l'endossataire. Par suite, celui-ci devient un tiers porteur auquel le souscripteur ne peut opposer les exceptions personnelles au bénéficiaire. (Code de comm., art. 136.)

L'endossement partiel d'un effet de commerce est valable; seulement il ne produit d'effet que jusqu'à concurrence de la valeur fournie. D'où la conséquence que, s'il résulte des circonstances du procès ou de l'aveu de l'endossataire, que l'endossement a eu lieu pour une somme inférieure au montant de l'effet, celui-ci ne peut demander au souscripteur que le remboursement de la somme qu'il a réellement payée. (Cour imp. de Rouen, 1re ch., 15 décembre 1857; Lemarcis, 1858-61.)

—Le commissionnaire qui a fait des avances sur un chargement, et auquel le connaissement à ordre a été régulièrement transmis par endossement, a droit au privilége de l'article 93 du Code de commerce, et il peut, par suite, écarter tout réclamateur ou porteur de lettre de change qui prétendrait, à un titre quelconque, à la propriété du chargement; il doit lui seul en être considéré comme propriétaire.

Lorsque, des lettres de change ayant été fournies à l'encontre d'un chargement, le connaissement a été remis au tiré en échange de son acceptation, le tiré est devenu, dès cet instant, propriétaire du chargement, il a pu valablement et définitivement en disposer en faveur des tiers de bonne foi.

En pareil cas, le porteur des lettres de change non payées à leur échéance, ne peut prétendre à la propriété du chargement comme constituant sa provision du moment où le tiré, possesseur du connaissement et propriétaire du chargement, en a disposé avant l'échéance des lettres de change.

Le porteur des lettres de change, auquel aurait été remis, par l'endosseur qui a requis l'acceptation, un des exemplaires du connaissement postérieurement à l'époque à laquelle le connaissement a été remis au tiré, en échange de son acceptation, ne peut se prévaloir de la détention de cet exemplaire du connaissement, pour prétendre à la propriété du chargement ou à un privilége sur le chargement.

Cet exemplaire du connaissement constitue, en effet, un titre nul et sans valeur, alors que le connaissement lui-même a été remis au tiré, à l'effet, par celui-ci de

pouvoir disposer du chargement. (Trib. de comm. du Havre, 28 décembre 1857. *Gaz. des Trib.*, 9 janvier 1858.)

— Le porteur d'une lettre de change ne peut exiger du tiré auquel il est chargé de remettre, contre son acceptation, la provision de la lettre de change ou le connaissement des marchandises qui les représentent, des garanties qui n'ont pas été stipulées dans le contrat de change même, ni imposer au tiré d'autres obligations que celles résultant de la lettre de change.

Spécialement, le porteur de la lettre de change tirée à soixante jours de vue, et qui accorde ainsi un crédit au tiré, ne peut, lorsque celui-ci accepte, se refuser à lui remettre les connaissements des marchandises formant la provision de la traite, en échange de son acceptation, ni lui imposer l'obligation soit d'attendre l'échéance pour obtenir cette remise, soit de faire immédiatement, sans avoir égard au crédit de soixante jours, le paiement de la traite sous escompte.

Le porteur ne saurait exciper, pour justifier de telles exigences, de conventions qui seraient intervenues entre lui et le tireur, non relatées dans la lettre de change, et auxquelles le tiré est demeuré étranger.

Ces conventions ne peuvent être opposées au tiré même dans le cas où il existerait une participation entre lui et le tireur, surtout si le tiré est chargé de payer la totalité de la valeur des marchandises, pour le prix desquelles la lettre de change a été fournie. (Trib. de comm. du Havre, 14 janv. 1558 ; *J. du Havre*, 15 janv. 1858.)

—Au cas de plusieurs connaissements à ordre faits pour un même chargement de marchandises et en la possession de plusieurs réclamateurs, la propriété de ces marchandises doit être attribuée au réclamateur qui justifie avoir fait acheter la marchandise pour son compte, et en avoir payé la valeur.

Quant aux autres réclamateurs, fussent-ils porteurs d'un connaissement à eux transmis en vertu d'un endossement régulier par un commissionnaire qui l'avait eu entre les mains, et qui en était propriétaire apparent, ils ne peuvent prétendre à la propriété de la marchandise, lorsque le connaissement ne leur a été endossé qu'en nantissement de dettes antérieures, et dans les dix jours qui ont précédé la faillite ou la déconfiture du commissionnaire endosseur.

Dans tous les cas, la négociation du connaissement à leur profit, valeur en compte, ne peut leur en conférer la propriété, à l'égard des véritables propriétaires, du moment qu'ils ne justifient pas en avoir payé la valeur.

La possession du connaissement ne leur confère pas même le privilége de l'art. 93 en faveur du commissionnaire, lorsque les avances en garantie desquelles la remise leur en a été faite sont antérieures à cette remise, ni le privilége de l'article 95 en faveur du commissionnaire nanti, lorsque l'endosseur et les porteurs du connaissement sont de la même ville et qu'il n'a pas été passé entre eux un acte de nantissement en due forme.

La marchandise désignée au connaissement ne peut pas être considérée comme formant provision, en faveur du porteur de lettres de change, lors même qu'elles auraient été tirées à l'encontre de la marchandise sur un tiers auquel le tireur avait envoyé le connaissement pour faire recevoir et vendre cette marchandise, si

le tiers, ne voulant se charger du mandat qui lui était confié, a refusé d'accepter les lettres de change fournies sur lui, et a renvoyé le connaissement au tireur.

Il en est ainsi même lorsque le tireur a remis alors ce connaissement au porteur des lettres de change.

D'ailleurs, la marchandise fût-elle réellement la provision de ces lettres, le porteur de celles-ci ne pourrait y avoir des droits qu'en justifiant en avoir fourni la valeur. (Cour imp. de Rouen, 28 mars 1857; Lehir, 1858-2-217.)

(1) Le 26 mai 1858, il a été promulgué une loi relative à la juridiction des consuls en Perse et dans le royaume de Siam.

(2) Voyez v° *Emprunt à la Grosse*; voy. Code espagnol, 812 à 839; — hollandais, 569 à 591; — portugais, 1621 à 1671; — prussien, 2359 à 2451; — russe, 792 à 802; — Ordonnance de Bilbao, 1 à 16; — Code du Danemarck, chap. V; — Etats-Unis, chap. VI; — Grande-Bretagne, chap. VI; — Hambourg, tit. IX; — Iles Ioniennes, chap. II, liv. II, tit. IX; — Sardaigne, liv. II, tit. IX; — Suède, ch. XII. — Valachie, liv. III, tit. IX.

— La régularité et la validité d'un emprunt à la grosse fait par un capitaine étranger, hors de son pays, mais devant le consul de sa nation, doivent être appréciées d'après la loi du pays auquel il appartient.

Spécialement est régulier et valable l'emprunt fait dans un port de France

par un capitaine étranger, devant le consul de sa nation, et suivant les formes prescrites par la loi de son pays. On ne peut appliquer à un emprunt ainsi contracté, alors même que le prêteur serait français, les principes de la loi française, et, en conséquence, l'emprunt ne peut être déclaré nul parce que le prêteur français n'aurait pas fait enregistrer le contrat au greffe du tribunal de commerce, ainsi qu'il est prescrit par la loi française.

Dans le cas où le prêteur a fait assurer les sommes par lui prêtées, s'il arrive qu'un nouveau capitaine, substitué à celui qui avait contracté l'emprunt, rompt, même sur les instructions de l'armateur, le voyage indiqué dans le contrat-ce fait constitue une véritable baraterie de patron à l'égard du prêteur et l'autorise à faire délaissement à ses assureurs, dans le cas où ceux-ci ont pris la baraterie de patron à leurs risques.

Le délaissement ainsi effectué par le prêteur doit recevoir son entier effet et être déclaré valable quand bien même, après la rupture du voyage et la saisie du navire, un juge étranger, se trompant à cet égard, aurait refusé tout privilége au prêteur et déclaré le contrat de prêt irrégulier, en lui appliquant par erreur la loi française, alors qu'il ne pouvait y être soumis. En pareil cas, l'erreur du juge doit être mise à la charge des assureurs, comme une conséquence de la baraterie de patron, et les assureurs doivent être condamnés à rembourser au prêteur les sommes par lui assurées. (Trib. de com. de Marseille du 30 avril 1858. — Guerrand. *Recueil de jurisprudence commerciale du Havre*, 1858, t. IV, p. 261.)

D.

DESTINATAIRE. (1) — (Transport par terre).

Tome II.

— (Chemins de fer).

Tome II.

(1) L'assistance à une expertise ordonnée par un jugement exécutoire par provision n'emporte pas acquiescement à ce jugement.

Les Compagnies de chemins de fer, tenues d'aviser les destinataires de l'arrivée des marchandises expédiées en gare, justifient suffisamment, par les mentions de leurs registres à souche, de l'envoi de cet avis. Ces registres doivent être assimilés aux livres de commerce qui peuvent faire foi en faveur de celui qui les produit. (Cour imp. de Bordeaux (1re ch.), 31 mai 1858 ; *Gaz. des Trib.*, 22 octobre 1858.)

— L'entrepreneur de transport n'est jamais tenu de présenter au destinataire une lettre de voiture, la confection de cette lettre étant purement facultative. Mais il doit au moins lui présenter une feuille de route ou un bulletin contenant les énonciations indispensables pour que le destinataire puisse s'assurer que le délai et le prix n'ont rien d'excessif, et notamment l'indication de la nature et du poids du colis, et du jour de l'expédition. En conséquence, s'il est déclaré en fait que la feuille de route présentée ne contenait aucune de ces énonciations, le juge peut reconnaître au destinataire le droit de refuser, à présentation du colis, le paiement du prix du transport, qui le rendrait non recevable à élever plus tard aucune réclamation contre le voiturier. — Rejet du pourvoi formé par l'administration des Messageries impériales, contre un jugement du tribunal de commerce de Toulon, du 19 septembre 1856, rendu au profit du sieur Lefebvre. M. le conseiller Aylies, rapporteur ; M. l'avocat général Sevin, conclusions conformes. Plaidant, Me Paul Fabre, avocat de l'administration demanderesse. (Cour de cas., ch. civ., 22 juin 1858.)

— Une Compagie de chemin de fer chargée d'un transport de marchandises n'a pu être tenue d'accomplir les formalités prescrites par l'article 100 du Code de commerce, lorsque le destinataire n'a pas, dans le principe, refusé les objets transportés, qu'étant tombé plus tard en faillite, le syndic de la faillite s'est borné à demander des délais pour prendre livraison, et n'a définitivement refusé les marchandises qu'au moment où la Compagnie du chemin de fer qui les avait transportées a voulu recourir aux voies judiciaires. (Cour imp. de Lyon, 2e ch., 12 juin 1858 ; *Moniteur judiciaire de Lyon*, 7 août 1858.)

(2) Lorsqu'une marchandise est avariée à l'arrivée, le destinataire ne doit pas l'enlever sans faire constater préalablement le déficit avec la Compagnie du chemin de fer ; nous pensons qu'il en doit être ainsi, alors même que la marchandise

— Voyez v^is *Messageries*; *Responsabilité*. — (Transport par terre).

DIXIÈME, voyez v° *Enregistrement*.—(Chemins de fer).

DOMAINE, voyez v° *Destinataire*.— (Chemins de fer).

DOMMAGES-INTÉRÊTS. —Voyez v^is *Messageries*; *Responsabilité*.— (1)

— Voyez v° *Retard*. — (Transport par chemins de fer.)

DOUANE, voyez v° *Expéditeur* (2).

DOUBLE, voyez v° *Lettre de voiture*. — (Transport par terre.)

étant consignée aux docks, ceux-ci ont constaté le déficit, mais hors de la présence du voiturier et du destinataire.

Le destinataire a le droit de compter les espèces avant d'émarger le livre de factage. Ce droit existe même en présence de sacs avec marques, cachets et poids indiqués (Trib. de com. de Bordeaux, 30 novembre 1858).

(1) La stipulation, insérée dans une lettre de voiture, qu'en cas de retard dans l'arrivée des marchandises il sera fait une retenue du tiers sur le prix convenu pour le transport, ne fait pas obstacle à ce qu'il soit demandé de plus forts dommages-intérêts, lorsque le retard apporté dans la remise des marchandises a causé au destinataire un préjudice qui doit être évalué à une somme supérieure. (Code de comm. 97).

Mais, en cas de retard dans la remise de marchandises transportées par chemin de fer, le destinataire ne peut opérer la retenue du tiers de la lettre de voiture, s'il n'y a pas préjudice; il n'a droit, en pareil cas, que de réclamer des dommages-intérêts, s'il justifie que ce retard lui a causé un dommage réel. (Trib. de comm. de la Seine, 29 décembre 1857; Teulet et Camberlin, 1858-19.)

(2) Le commissionnaire de transport qui, sur saisie dans une douane étrangère des objets qui lui ont été remis, paie l'amende, les frais et les droits supplémentaires pour cause d'insuffisance de déclaration du fait de l'expéditeur, ne peut, s'il n'a pas préalablement appelé celui-ci à défendre des droits réels, réclamer contre lui le remboursement des sommes qu'il a payées. (Code com., 91, 92; voyez jugement du trib. de com. de la Seine, 18 novembre 1856; Lehir, 1858-230.)

(1) Le commissionnaire de transport qui a délivré la marchandise à destination, sans exiger en même temps le prix de la voiture, ne peut, en cas d'insolvabilité du destinataire survenue ultérieurement, recourir contre l'expéditeur pour être payé de ce prix.

La circonstance que, à l'arrivée de la marchandise, il existait un déficit considérable sur la quantité indiquée par l'expéditeur, ne suffit pas pour justifier le fait de la remise sans paiement, du prix de transport. Le commissionnaire devait, dans ce cas, exiger le montant du prix de la voiture au moins sur la quantité réellement consignée. (Trib. de comm. de Marseille, 12 février 1858; *J. de M.*, 1858, p. 76.)

(1) Une question neuve se présentait dernièrement à juger devant des arbitres : il s'agissait de savoir si la déclaration d'une machine à transporter impliquait la déclaration que ladite machine était démontee. La Compagnie du chemin de fer prétendait que l'expéditeur ne devait remettre une machine à transporter qu'en classant séparément toutes les pièces la composant de telle sorte que l'avarie ne fût pas imminente. On prétendait, en effet, qu'une machine entièrement montée était susceptible de casse, de dérangement dans l'economie de ses parties, et que c'etait là un vice d'emballage à la charge de l'expéditeur. La question est pendante, mais, sur ce point, nous pensons qu'une machine à transporter doit être présumée par la Compagnie du chemin de fer dans un etat non avariable ; il faut, dès-lors, que toutes les parties soient séparées et soigneusement emballées.

F.

(1) Voyez Paignon, 24 et suiv., 254 et suiv. — M. Nogent Saint-Laurens, à la fin de son *Traité sur les chemins de fer*, a exposé une notable partie de la jurisprudence en matière d'expropriation.

FIN DU CONTRAT. — (Transport par terre.)
Tome II.

233. Fin du contrat; rupture du voyage imputable à l'expéditeur ou au voiturier. — Force majeure, 249.

FIN DE NON-RECEVOIR (1) (Art. 106)—Voyez v° *Destinataire*.

(1) L'article 106 du Code de commerce portant que l'action en responsabilité contre le voiturier est éteinte après que le destinataire a reçu la marchandise et a payé le prix du transport, sans protestation ni réclamation, est applicable aux Compagnies de chemin de fer; mais cette exception n'est pas opposable quand la Compagnie, après la réception de la marchandise et le paiement fait à son préposé au domicile du destinataire, s'est prêtée à une vérification du colis, en envoyant à ce domicile un de ses employés pour qu'elle fût faite en sa présence. Dans ce cas, et alors que l'avarie a été reconnue contradictoirement, elle ne peut plus décliner sa responsabilité. — Son recours contre la Compagnie qui, chargée la première de l'expédition du colis, lui en a fait la remise, pour la transporter à son tour au lieu de la destination, peut lui être refusé, si des circonstances de la cause, dont les juges, et notamment les juges commerciaux, sont les seuls appréciateurs, il résulte, malgré la présomption de faute que l'art. 99 du Code de commerce fait peser sur le commissionnaire, que le colis n'a pu être avarié pendant le court espace de temps qu'il a été à sa disposition. Ainsi jugé, au rapport de M. le conseiller d'Oms et sur les conclusions contraires de M. l'avocat-général Raynal, plaidant M° Devaux. (Rejet du pourvoi de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest contre un jugement du tribunal de commerce de Caen rendu au profit du sieur Hulin et de la Compagnie du Nord. (Cour de cass., ch. des req., 9 juin 1858; *Gazette des Tribunaux*, 11 juin 1858.)

— Lorsque des commissionnaires de roulage concourent au même transport et se règlent entre eux la lettre de voiture, ils ne peuvent pas s'opposer la fin de non-recevoir édictée par l'article 105 du Code de commerce. Cette exception n'est applicable qu'au véritable destinataire qui a reçu et payé la marchandise. (Trib. de commerce de la Seine, 9 septembre 1858; *Droit*, 11 septembre 1858.)

— L'admission d'un pourvoi en cassation contre un jugement interlocutoire entraîne forcément l'admission du pourvoi contre le jugement définitif. Ainsi lorsqu'un premier jugement a ordonné une preuve, tendant à enlever au voiturier le bénéfice de l'article 105 du Code de commerce qui déclare toute action éteinte contre lui, après la réception de la marchandise et le paiement du prix de la lettre de voiture et que le pourvoi contre ce jugement a été admis, le pourvoi contre le jugement définitif rendu après l'enquête doit l'être par voie de conséquence.

Ainsi jugé au rapport de M. le conseiller Brière-Valigny et sur les conclusions conformes du même avocat-général; admission du pourvoi de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, contre un jugement du tribunal de commerce de Saint-Marcellin des 4 août et 24 novembre 1857. (Cass., req., 7 juin 1858; *Gaz des Trib.*, 8 juin 1858.)

— L'article 106 du Code de commerce ne prononce pas la nullité des vérifications et constatations faites par experts qui, au lieu d'avoir été nommés par le président du tribunal de commerce, ont été convenus entre le destinataire et le dernier commissionnaire de la marchandise. Une expertise faite dans ces conditions est donc valable et obligatoire non-seulement pour ce dernier commissionnaire qui y

FIN DE NON-RECEVOIR. — (Transport par terre).

— (*Suite.*)

Tome II.

a concouru, mais encore pour le commissionnaire précédent qui, en ayant été informé et ayant même reçu copie du procès-verbal, a déclaré l'accepter; il ne peut ensuite la repousser sous prétexte qu'il l'aurait mal comprise.—Lorsque des marchandises sont confiées à une batelier pour être remises à une Compagnie de chemin de fer qui doit ensuite les faire parvenir à leur destination, le batelier ne doit pas être considéré comme commissionnaire pour la totalité du transport par eau et par terre, mais seulement pour celui qui se fait par eau. La Compagnie qui a reçu du batelier les marchandises, et qui lui a payé le prix de son transport par eau, n'a donc plus d'action contre lui, aux termes de l'art. 105 du Code de commerce, si les marchandises sont avariées quand elles arrivent à destination. Mais si cette Compagnie, après les avoir transportées sur sa ligne, les remet ensuite à une autre pour parcourir une autre ligne, c'est elle qui est la commissionnaire principale, garante des faits de la seconde. Cette dernière, simple commissionnaire intermédiaire, n'est responsable des avaries qu'autant qu'il serait prouvé qu'elles proviennent de son fait; l'art. 105 du Code de commerce ne peut pas être, d'ailleurs, opposé au commissionnaire intermédiaire. Si le commissionnaire intermédiaire qui a fait au destinataire la remise des marchandises a provoqué et accepté l'expertise amiable qui en a constaté l'état, et s'il a autorisé le destinataire à disposer des marchandises reconnues avariées, en déclarant que la responsabilité devait retomber sur le commissionnaire précédent, une action est ouverte contre lui au profit du destinataire; mais, sur cette action, il a un recours fondé contre celui qui l'a précédé. (Cour imp, de Metz, ch. civile; *Gazette des Tribunaux*. 18 août 1558.)

— La fin de non-recevoir consacrée par l'article 105 du Code de commerce et tirée de la réception de la marchandise transportée et du paiement de la lettre de voiture, n'est opposable que dans le rapport du voiturier au destinataire. Ce dernier n'en conserve pas moins, malgré cette réception et ce paiement, le droit de vérifier la marchandise vendue et d'en signaler les vices dans un délai moral déterminé par les circonstances. (Cour imp. de Lyon, 2e ch., 16 juillet 1858; *Moniteur judiciaire de Lyon*, 30 septembre 1858.)

(1) L'acheteur de marchandises, qui les a reçues sans protestation, n'est plus recevable à demander la nullité de la vente pour défaut de qualité, s'il a laissé écouler entre la réception de la marchandise et sa réclamation un délai tel que toute vérification légale soit devenue impossible. Peu importe que, pour le décider ainsi, les juges se soient fondés sur ce que l'acheteur n'aurait rempli aucune des formalités prescrites par l'article 106 du Code de commerce, qui n'est relatif qu'aux droits respectifs du voiturier et du destinataire. (Cass , 15 avril 1816; S. V., 46-1-694.)

— Lorsqu'il est d'usage sur une place que la réception, même sans reserves ni protestations de certaines marchandises vendues sur échantillons, ne prive pas l'acheteur de la faculté de faire vérifier si les marchandises sont conformes aux échantillons, on ne peut opposer à l'acheteur la réception par lui faite des marchandises comme le rendant non-recevable à réclamer plus tard leur vérification. (Cass., 22 novembre 1832; S. V., 32-1-819.) (Voyez v° *Vente maritime*.)

(1) L'entrepreneur de transports, et spécialement l'administration des Messageries impériales, à qui un expéditeur a remis des valeurs sans les déclarer, et qui par conséquent, n'a pas été mise en demeure de prendre les précautions spéciales en pareille circonstance, et n'a pas perçu la taxe à laquelle elle avait droit, ne saurait, en cas de perte ou de vol, être assujettie à aucune responsabilité. Si la partie seulement de ces valeurs, le numéraire, a été déclaré, et, par suite, précisé et pesé au départ, l'administration des Messageries impériales, en cas de perte ou de vol, n'est responsable que de la somme équivalente. Mais celles des valeurs non déclarées, des billets de banque, par exemple, qui se trouvent dans le colis ouvert, soit accidentellement, soit frauduleusement, doivent être assimilées à des objets trouvés dont le propriétaire est inconnu, et comme tels, remises à celui-ci sans le recours de l'administration des Messageries impériales contre l'expéditeur, afin de supplément de taxe. (Trib. civil de la Seine, 5° ch., 20 août 1858, *Droit*, 4 septembre 1858.)

(2) D'après l'usage en vigueur à Marseille, le fret des sucres importés de l'Inde

61. Le navire loué en totalité est à la charge de l'affréteur; clause du vide pour le plein, 146.

se règle sur le poids net reconnu par la douane au débarquement. (Trib. de com. de Marseille, 19 avril 1858; *J. de M*, 1858-1 127.)

— Lorsque le coulage des liquides transportés par mer n'est pas tel que des futailles se trouvent vides ou presque vides à l'arrivée, et soient par conséquent susceptibles d'être abandonnées pour le fret, aux termes de l'article 310 du Code de commerce, le capitaine est en droit d'exiger le fret sur la quantité chargée, et l'affréteur ne peut l'offrir seulement sur la quantité réduite par le coulage, encore bien que le fret stipulé dans la charte partie l'ait été pour chaque tonneau de marchandises reconnu au débarquement. (Trib. de comm. de Marseille, 19 novembre 1856; *J. de M*, 1858-1-106.)

— Une réduction de fret faite sur le connaissement par mention marginale non signée ni approuvée, doit faire foi entre parties, si la mention se trouve tant sur le double du connaissement que détiennent les consignataires que sur celui qui est entre les mains du capitaine, et si d'ailleurs ce dernier n'allègue aucun fait de fraude ou de surprise vraisemblable. (Trib. de com. d'Anvers, 19 fév. 1853. — Conard et de Kinder. — *Jurisprudence du port d'Anvers*, 1857, p. 216.)

— L'usage accepté par le commerce de subir un certain manquant sur certaines espèces de marchandises, voyageant dans certaines saisons, n'autorise nullement le voiturier, pour se couvrir d'un manquant extraordinaire, à répartir ce manquant sur la totalité d'une expédition, c'est-à-dire sur une partie plus ou moins importante de l'expédition qui n'aurait supporté que peu ou pas de déchet. (Trib. de comm. de Nancy, 24 juillet 1858.)

— L'expéditeur de liquides en fûts doit seul supporter la vidange extraordinaire constatée à l'arrivée par une expertise ordonnée en exécution de l'article 106 du Code de commerce, comme provenant du vice propre des fûts reconnu à ce moment, encore bien que, dans son récépissé, la Compagnie chargée du transport ait énoncé qu'elle avait reçu les fûts en bon état et bien conditionnés, et que, d'après son marché avec le destinataire acheteur, il ait été stipulé que la marchandise était vendue prise au lieu d'expédition et qu'elle voyageait aux risques et périls de l'acheteur.

Le destinataire d'une marchandise arrivant par chemin de fer est tenu, lorsque la Compagnie d'arrivée a fait procéder à une expertise, de recevoir la marchandise, en faisant toutefois ses réserves, encore bien que l'expertise ait constaté une perte provenant de vice propre, et que l'expéditeur décline à cet égard toute responsabilité et impute la perte à la Compagnie, qui la rejette, au contraire, sur l'expéditeur.

Et si le destinataire refusant de recevoir, une baisse survient sur la marchandise, cette baisse est pour son compte.

Néanmoins le destinataire, même en pareil cas, ne peut être tenu de payer que la quantité existant réellement à l'époque de la réception, surtout si la Compagnie d'arrivée a mis elle-même la marchandise dans son entrepôt sans s'y faire autoriser par justice, et si elle s'est ainsi constituée gardienne volontaire,

Dans ce dernier cas, la vidange survenue depuis l'arrivée en gare jusqu'au jour de la livraison doit être payée au prix du marché intervenu entre l'expéditeur et le destinataire, par la Compagnie d'arrivée, qui doit, en outre, supporter seule les frais de garde et de magasinage. (Trib. de com. du Havre, 14 juin 1857.)

— Lorsqu'un déficit existe, il faut toujours appeler à la constatation celui qu'on veut en rendre responsable. (Trib. de comm. de Bordeaux, 30 mars 1858.)

G.

GENS DE MER (Engagement des) (1).

Tome I.

(1) Voyez Code espagnol, 687 à 736; — hollandais, 394 à 452; — portugais, 1419 à 1497, — prussien, 1535 à 1619; — russe, 651 à 723; — d'Autriche, chap. VI et VIII; — de Danemarck, liv. IV, chap. I; — des Deux-Siciles, liv. II, tit. IV; — des États Unis, chap. IV; — Grande-Bretagne, chap. III; — Hambourg, sect. 5; — Iles Ioniennes, liv. II, tit IV; de Lubeck; — de Malte, chap. IV; — Suède, chap. IV; — Valachie, liv. III, tit. V à VIII.

(2) L'innavigabilité, en ce qui touche le paiement des loyers des matelots, ne doit pas être assimilée au naufrage. (Bordeaux, 29 juillet 1857; Goubeau, 1857-1-341.)

(1) Un entrepreneur de messageries, pour jouir auprès d'un chemin de fer du bénéfice du groupement, doit réunir ses envois sous une même enveloppe, et ne doit pas se borner à les assembler par une corde. (Trib. de com. de la Seine, juillet 1858; *Droit*, 22 juillet 1858.)

(2) Le tribunal civil est compétent pour connaître de la demande en réparation d'avaries formée par un non-commerçant contre un voiturier ou entrepreneur de transports. (Trib. civ. de la Seine, 5e ch., 20 avril 1858; *Droit*, 30 mai 1858.)

J.

L.

(1) *Nota*. Le laissé pour compte n'étant pas admis, du moins en général, un destinataire qui ne s'est pas livré lorsqu'on lui a offert la marchandise, ne peut rendre le commissionnaire responsable de la détérioration qui suit le refus, si l commissionnaire a fait sommation de se livrer.

M.

(1) Les Compagnies de chemins de fer ne sont pas dans l'habitude de stipuler pour cause de retard la retenue du tiers du prix de la lettre de voiture. Elles restent donc dans les termes du droit commun.

(2) L'autorité judiciaire est seule compétente, à l'exclusion de l'autorité administrative, pour statuer sur une contestation entre une Compagnie de chemin de fer et l'administration de l'enregistrement relativement à la quotité du droit de

MATELOTS, voyez v° *Gens de mer*.

MESSAGERIES. — *Responsabilité* (1).

Tome II.

magasinage à percevoir par la Compagnie sur les objets abandonnés depuis plus de six mois, sans réclamation, dans les gares ou stations, et vendus à la diligence de la régie, de conformité à l'art. 1er du décret du 13 août 1810.

Et spécialement, c'est à l'autorité judiciaire et non au conseil de préfecture qu'il appartient de statuer sur le point de savoir si le droit de magasinage des objets dont il s'agit, est régi par les tarifs rédigés en exécution du cahier des charges de la Compagnie pour les articles de messagerie et marchandises qui ne sont pas enlevés dans les vingt-quatre heures, ou s'il doit être fixe à 2 pour 100 du prix de la vente des objets, conformément à un usage ancien qui serait constaté par des arrêtés du préfet de la Seine, de l'an XIV, de 1806 et de 1815. (Dalloz, 1857-3-82.)

(1) La Cour de Bordeaux, 12 et 14 mai 1858, a arbitré la somme due à un voyageur à 1,500 fr., encore bien que celui-ci excipât de la perte d'une plus grande valeur, mais il n'y avait pas eu déclaration préalable ni détournement par les employés de la Compagnie. (*Gaz. des Trib.*, 28 mai, et *Droit*, 23 juin 1858.)

N.

(1) En cas de perte d'un bateau au passage d'un pont, le chef de pont ne peut être déclaré responsable du sinistre, lorsque le patron du bateau, qui s'est perdu, au lieu de s'arrêter, ainsi que le prescrivent les ordonnances de police pour recevoir à bord le chef de pont et ses aides, a continué à diriger lui-même la manœuvre, en sorte que ceux-ci n'ont pu s'emparer du gouvernail qu'au moment où déjà la perte ne pouvait plus être évitée (Cour imp. de Paris, 3e ch., 5 novembre 1857; Teulet et Camberlin, 1858, p. 27.)

— Le marinier qui se charge simplement de faire passer des bateaux sur un point déterminé, par exemple, comme dans l'espèce, de les introduire d'une écluse dans une autre écluse, et, par conséquent, sans accomplir un trajet de na-

vigation déterminé, n'est point un voiturier par eau, dans le sens de l'art. 1772 du Code Nap.; mais un simple ouvrier, louant son industrie pour un travail spécial, dans le sens de l'art. 1787. En conséquence, il ne répond point de la perte et avarie des choses qui lui sont confiées, à moins qu'on ne prouve contre lui, conformément à l'art. 1789, que la chose a péri entre ses mains par sa faute. (Cour imp. d'Orléans, 2e ch , 2 décembre 1852; *Gazette des Trib.*, 26-27 juillet 1858.)

— Les droits de péage établis par le gouvernement sur les canaux pour subvenir à leurs dépenses et entretien, doivent être considérés comme de véritables impôts. — Par suite, l'amende encourue pour refus d'acquitter ces droits, doit, comme ayant un caractère de fiscalité qui exclut l'application de la règle prohibitive du non-cumul des peines, être prononcée autant de fois qu'il y a d'infractions. (Cass., 25 février 1853; D. P. 54-1-86; Dalloz, *Table des Quinze Tables*, 1841 à 1856, n° 45.)

— Le décret qui règle le tarif des droits de navigation à percevoir sur un canal est un acte d'administration non susceptible de recours devant le conseil d'État par la voie contentieuse, sauf à la Compagnie concessionnaire, si ce tarif lui cause un préjudice, à porter devant le conseil de préfecture une demande en résiliation de la concession avec dommages-intérêts. (Cass., 17 février 1853; cons. d'Ét.; D. P. 53-3-36; Dalloz, *Table des Quinze Tables*, 1841 à 1856, n° 46.)

— La contravention qui résulte du refus d'acquitter le droit dû pour navigation sur un canal, ne rentre point dans la catégorie des infractions commises en matière de grande voirie, et, par suite, ne bénéficie pas des dispositions de la loi du 30 mai 1842, qui permettent aux juges de modifier la peine applicable à cette sorte d'infraction (Cass., 23 février 1853; D. P. 54-1-86; Dalloz, *Table des Quinze Tables*, 1841 à 1856, n° 59.)

— Les frais de remorquage des navires en Seine sont, d'après l'usage, considérés comme des avaries communes, et ils doivent être, par suite, répartis entre le navire et la cargaison. Il est d'usage constant, en effet, que la moitié des frais de remorquage en Seine est due par le chargement toutes les fois qu'une convention particulière ne l'en a pas exempté.

Les frais de remorquage en Seine ne peuvent être considérés comme frais de rivière.

Dès lors, la stipulation insérée dans une charte partie et par laquelle les chargeurs ont été exemptés des frais de rivière ne peut pas avoir pour effet de les exonérer des frais de remorquage et ne les dispense pas de payer la moitié de ces frais. (Trib. de com. de Rouen, 14 juillet 1858. — Guerrand. *Recueil de jurisp. com. et marit. du Havre*, 1858, tom. IV, p. 275.)

— Le préfet du Var a pu, sans excéder les pouvoirs qu'il tient de l'article 53 de l'ordonnance de 1846 sur la police de la navigation maritime, imposer à une Com-

pagnie de bateaux à vapeur, autorisée à faire le service entre Toulon et la Seine, l'obligation de partir à des heures fixes; et la Compagnie qui ne part pas à ces heures commet une contravention de police.

Le principe de la compétence du préfet se déduit de cette double considération. 1° que si la Compagnie s'abstenait de partir aux heures fixées, des rassemblements pourraient se former et troubler la paix publique; 2° et qu'il s'agit d'un privilége soumis aux conditions que le préfet a jugées convenables.

L'arrêt qui, dans cette circonstance, a déclaré l'armateur civilement responsable, peut être interprété comme ne faisant pas porter cette responsabilité sur la condamnation à l'amende. (Cass., ch. criminelle, 20 novembre 1858; *Droit*, 24 novembre 1858.)

— M. Dalloz, *loc. cit.*, v° *Navigation*, publie les diverses lois et décrets qui jusqu'à ce jour ont modifié successivement les droits relatifs aux canaux.

—Le *Moniteur* du 1er mai 1858 expose les vœux d'un membre du Corps législatif à l'occasion de la réforme à introduire sur la navigation fluviale.

O.

(1) Voyez Grandvaux, 187 et suiv., et notamment pour le flottage p. 393. M Grandvaux, que nous avons cité dans notre bibliographie, est l'auteur qui nous paraît avoir exposé le plus complétement, avec M. Lalou, la législation sur la navigation fluviale.

(2) Voyez Code espagnol, art. 583 à 633; — hollandais, 309 à 763; — portugais, 1287 à 1360; — prussien, 1389 à 1444; — russe, 525 à 608; — des Deux-Siciles, liv II, tit. I et II; — Etats-Unis, chap I; — Grande-Bretagne, chap. I; — Hambourg, sect. I; — Iles Ioniennes, chap. II, liv. II, tit. I; Malte, chap. I; — Suède, chap I; — Valachie, liv. III, tit. I à III.

— Celui qui a commandé la construction d'un navire en est propriétaire actuel dans la proportion des paiements par lui opérés et correspondant à l'importance des travaux effectués, et propriétaire éventuel du surplus du navire au fur et à mesure des travaux ultérieurement exécutés, acceptés et payés.

Par suite, un nantissement consenti sur ledit navire, par le constructeur, ne saurait prévaloir sur le droit de propriété de celui pour compte de qui se fait la construction. (Trib. civil de la Seine, 19 mars 1858; *J. de M.*, 1858, 2-46.)

— Le propriétaire apparent du navire, d'après l'acte de francisation, n'est pas responsable des obligations contractées par le véritable propriétaire envers les tiers, si ceux-ci ont traité directement avec lui considéré comme seul débiteur. (Trib. de com. de Bordeaux, 3 juin 1858; Brives-Cazes. — *Journal des Arrêts de la Cour impériale de Bordeaux*, juillet 1858, t. XXXIII, p. 351.)

P.

(1) Les Compagnies de chemins de fer qui usent de la faculté que leur donne leur cahier des charges de transporter des marchandises par leurs trains-poste, sont tenues d'effectuer par ces mêmes trains le transport des colis qui leur sont présentés dans le délai réglementaire et quel que soit leur poids. Les bureaux-succursales établis par les Compagnies à l'extérieur de leurs gares sont soumis au droit commun, et par conséquent aux mêmes délais réglementaires que les bureaux particuliers ou les tiers-expéditeurs, quant au dépôt et à l'enregistrement en gare des marchandises qui leur sont confiées. (Trib. de comm. de la Seine, ord. de référé, 16 août 1858.)

— Le principe de l'inviolabilité des lettres veut qu'un créancier ne puisse saisir les lettres de son débiteur. (Voyez *Gaz. des Trib.* du 27 juin 1858)

— Le voiturier trouvé porteur d'un sac de procédure, dans lequel est renfermée une lettre contenant une explication au sujet des frais, adressée par l'huissier expéditeur à l'avoué destinataire, commet, quelque brève que soit d'ailleurs cette mention, le délit d'immixtion dans le transport des lettres. Loi des 26-29 août 1790 ; arrêtés du directoire exécutif des 2 nivôse et 7 fruct., 26 nivôse an VII, et arrêté des consuls du 27 plairial an IX, art. 1 et 2. (Trib. civil de Strasbourg, 14 août 1855 ; *Arrêts et décisions de la Cour impériale de Colmar et des Tribunaux du ressort*, t. LII, p. 21 ; 1856.)

L'administration des postes se chargera prochainement du transport des valeurs jusqu'à concurrence de 3,000 fr. sous sa responsabilité — Il est aussi à désirer que l'administration se charge du recouvrement des petites valeurs.

(2) L'action pour retard dans la livraison de colis transportés par une Compagnie

de chemin de fer se prescrit après six mois, comme l'action intentée pour le cas de perte. La jurisprudence a établi qu'il n'y avait aucune distinction à faire pour l'application de cette prescription établie par l'article 108 du Code de commerce, entre le cas où les marchandises avaient été perdues et celui où elles avaient été égarées (arrêt du 18 juin 1858). Il ne peut pas en être autrement lorsque, au lieu de marchandises égarées, il s'agit de retard dans leur remise. (Cour de cass., ch. des req., 14 juillet 1858; *Gazette des Tribunaux*, 15 juillet 1858.)

— Lorsque deux commissionnaires ont été successivement chargés du transport de la même marchandise, et que le second actionne le premier en restitution du prix de la voiture dont il a fait l'avance, par suite du refus de paiement du destinataire, le premier commissionnaire peut opposer comme exception l'avarie survenue à la marchandise au cours du second transport, quoiqu'il se soit écoulé plus de six mois depuis l'arrivée. A son égard, la prescription établie par l'art. 108 du Code de commerce ne commence à courir que du jour où il est assigné en garantie par le second commissionnaire. La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture qui, aux termes de l'art. 105 du Code de commerce, éteignent toute action contre le voiturier, ne doivent s'entendre que des réception et paiement définitifs faits, après vérification, au terme du voyage. En conséquence, l'exception tirée de cet article ne peut être invoquée par une Compagnie de chemin de fer, en se fondant sur la remise de colis par elle faite à ses camionneurs, en cours de voyage, pour en continuer le transport, et sur le paiement fait par ceux-ci du prix de la voiture, par suite du refus du destinataire. (Cour de cass., ch. civile, 7 juin 1858; *Droit*, 27 août 1858.)

(1) Le voiturier intermédiaire n'est responsable de l'avarie qu'autant qu'il est prouvé contre lui qu'elle s'est produite entre ses mains. Cette preuve peut bien résulter contre lui du simple fait qu'il a reçu le colis sans réserve, lorsque l'avarie est de telle nature que dès l'instant où elle a eu lieu, elle a dû nécessairement être apparente à l'extérieur ; mais ils en est autrement des avaries intérieures et non apparentes. On doit considérer comme une avarie intérieure celle même qui, à la fin du voyage, se révèle par le son du bris, lorsque le juge ne déclare pas en fait que ce signe extérieur d'avarie existait déjà au moment où le voiturier intermédiaire a reçu les colis sans réserve. (Cour de cass., ch. civ., 20 juillet 1858 ; *Droit*, 30 juillet 1858.)

PREUVE TESTIMONIALE, voyez v° *Responsabilité.* — (Chemins de fer.)

PRISE DE LIVRAISON, voyez v° *Soin de la marchandise.* — (Chemins de fer.)

PRIVILÉGE. — (Chemins de fer.) (1).

Tome II.

(1) Toute personne qui, en vertu des décrets et arrêté des 21 et 26 mars 1848, prête sur des marchandises déposées dans des magasins publics, est valablement saisie du privilége de nantissement par le transfert du récépissé à son ordre, et par la mention dudit transfert sur le registre du magasin avec indication de la somme prêtée. (Décret du 23 août 1848; S, V., 48-3-124.)

— Le privilége que l'article 93 du Code de commerce accorde au commissionnaire qui a fait les avances sur la marchandise à lui expédiée, participe de la nature de ceux de l'article 2102 du Code Napoléon, et est soumis, comme eux, à une classification légale de préférence ou d'infériorité : notamment le droit du commissionnaire est primé par le privilége général accordé à la douane sur les biens des redevables par les lois des 6 août 1791 et 4 germinal an XI ; et le privilége du trésor existe indépendamment de toute antériorité de dates, c'est-à-dire quand même les droits des douanes ne seraient dus que depuis le nantissement opéré par l'envoi des marchandises au profit du commissionnaire. (Cass., req., 19 mars 1850; Lehir, 1851, p. 5.)

— La Compagnie des *Docks-Entrepôts du Havre*, à laquelle des marchandises sont remises pour être déposées dans ses magasins, doit rendre au déposant identiquement les marchandises qu'elle a reçues.

Ainsi, lorsqu'il a été remis à la Compagnie des *Docks-Entrepôts*, pour être emmagasinées, des marchandises portant certaines *marques*, cette Compagnie est tenue, alors surtout qu'elle a donné au déposant un récépissé énonçant les marques des marchandises qui lui étaient confiées, de restituer à celui-ci les marchandises revêtues des marques indiquées.

Lorsque la Compagnie ne peut rendre la marchandise revêtue de ces marques, elle doit payer au déposant la valeur des marchandises entreposées dans ses magasins, et elle est non recevable à offrir en remplacement des marchandises déposées et désignées sous certaines marques, d'autres marchandises de même nature, quoiqu'en quantité et qualité égales, alors même qu'elle prétendrait qu'il y aurait eu erreur de la part de ses employées et du deposant dans l'indication de marques qui n'auraient pas existé, surtout si elle n'a pas averti immédiatement le déposant de cette erreur. (Trib. de comm. du Havre, 13 mars 1858; Guerrand, 1858, p. 56.)

— Lorsqu'une marchandise se trouvant en entrepôt a été vendue à l'acquitté ou en consommation, la diminution des droits de douane qui survient dans l'intervalle du marché à la livraison doit-elle profiter au vendeur ou à l'acheteur? Résolu en sens contraire par deux décisions. (Trib. de comm. d'Anvers, 11 novembre 1853 et 17 février 1858; Conard et de Kinder, 1858, p. 43.)

Voyez v° *Connaissement.*

— Voici une décision toute spéciale en matière de privilége de transports.

Le monopole de l'entrepreneur des pompes funèbres de la ville de Paris ne s'étend pas à la fourniture des cercueils en chêne et en plomb, lorsque ces cercueils

Q.

R.

doivent être employés au transport dans les départements de corps exhumés des cimetières de Paris.

Ce monopole ou privilége doit être restreint, comme tous les priviléges, aux termes exprès de la concession qui le confèrent, c'est-à-dire à la fourniture des cercueils pour le service religieux des convois et la pompe des inhumations.

(Cour de cass. (ch. des requêtes). — *Gaz. des Trib.* des 15 et 16 nov. 1858.)

(1) Le tribunal de Nantua a décidé, en novembre 1858, qu'un envoi expédié franco devait arriver exempt de factage et de toute surtaxe à destination. Il s'agissait d'un envoi de sangsues expédié de Reims franco, et qui avait été refusé à Oyonnax pour surtaxe de 40 centimes.

(1) Les Compagnies des chemins de fer sont responsables de la soustraction faite par leurs agents ou employés, même restés inconnus, des valeurs industrielles à elles confiées sous la fausse dénomination de papiers, lorsque le nombre et la nature de ces valeurs sont attestés par le bordereau d'achat de l'agent de change et par la lettre donnant à l'avance avis au destinataire de l'envoi desdites valeurs — Elles ne peuvent, dans ce cas, se prévaloir des dispositions de l'article 105 du Code de commerce, la soustraction étant l'œuvre de leurs agents ou employés dont elles sont responsables. — La responsabilité s'étend à la réparation de tout le préjudice pécunier et même moral éprouvé par le réclamant, et en l'absence de justifications du préjudice moral, au paiement, à titre de dommages-intérêts, du prix d'achat des valeurs soustraites. (Cour imp. de Paris, 3e ch., août 18 et 21 juin 1858; *Gazette des Tribunaux*, 27 août 1858.)

— Le 27 juillet 1858, la Cour de Rouen a fait l'application des règles que nous avons énoncées dans le cours de notre ouvrage et qui consistent à faire payer au voyageur qui n'a pas donné une valeur à la chose transportée, une somme suivant sa position de fortune ou de voyageur. (Voy. *Gaz. des Trib.*, 21 août 1858.) Ainsi, encore une fois les tribunaux sont souverains appréciateurs des dommages. C'est ainsi qu'un voyageur réclamant un colis consistant en fossiles, le tribunal de commerce de la Seine, 26 août 1858, lui a alloué 200 fr. (Voy. encore jugement du tribunal civil de la Seine du 20 août 1858, 5e ch.).

— Les Compagnies de chemins de fer sont responsables, même en l'absence de déclaration spéciale de la part du voyageur, de la perte des bijoux et objets précieux contenus dans sa malle.

Mais cette responsabilité ne s'étend pas à la perte de billets de banque que le voyageur a eu l'imprudence de ne pas conserver avec lui et de renfermer dans sa malle. (Trib. civ. de la Seine (5e ch.), 17 nov. 1858; *D. oit*, 26 nov. 1858.)

(1) *Nota.* — Lorsque le retard provient de l'envoi d'une marchandise *bureau restant* et dans un lieu même où le chemin de fer n'arrive pas, la Compagnie est responsable du retard, si le bureau restant, dans le lieu de l'arrivée, n'est pas suffisamment à la connaissance du public,

— Si une Compagnie accepte un colis avec une adresse qui peut permettre de diriger le colis vers deux destinations, elle nous paraît avoir eu tort de ne pas exiger de l'expéditeur qu'il précisât le véritable lieu de destination.

(1) Page 195, tome II, aux notes, lig. 18, *lisez* : Lehir, 1855, p. 381, au lieu de p. 38.

— Une Compagnie de chemin de fer ne peut refuser de transporter des marchandises qui lui sont présentées, ni exiger une décharge de la casse ou des avaries sur le motif que les marchandises ne sont pas emballées, si elles sont de telle nature qu'il n'est pas d'usage de les emballer, alors que ses tarifs ne l'autorisent pas spécialement à soumettre l'expéditeur à ces conditions.

Et dans ce cas, le refus fait par la Compagnie de recevoir les marchandises, occasionnant dans l'expédition un retard qui entraîne pour le négociant des dépenses imprévues et jette le trouble dans ses relations commerciales, il y a lieu de la condamner à des dommages-intérêts. (Code Nap., art. 1382.—Paris, 10 février 1857; Teulet et Camberlin, 1858, p. 22.)

— Lorsqu'une Compagnie de chemin de fer adresse par la petite vitesse des marchandises qui devaient être expédiées par la grande vitesse, elle doit être condamnée à payer à l'expéditeur, outre la restitution de la différence de taxe entre la grande et la petite vitesse, des dommages-intérêts, alors qu'il est justifié que le retard apporté dans la remise des marchandises au réceptionnaire a causé à l'expéditeur un dommage tout à la fois moral et matériel. (Code Nap., art. 1382 —Paris, 18 novembre 1857; Teulet et Camberlin, 1858, p. 38).

— Les délais de transports ne sont pas fractionnés en autant de parties qu'il y a de lignes distinctes; c'est là un unique voyage lorsque des tarifs communs sont arrêtés entre deux lignes et approuvés par l'autorité. (Cass., 8 décembre 1858.) — Dans l'espèce il s'agissait de petite vitesse. On a décidé aussi qu'un voyage *de Paris à Londres* engageait la responsabilité de la Compagnie jusques à Londres. (Tribunal civil de la Seine, 14 décembre 1858; *Gazette des Tribunaux*, 22 décembre 1858.)

— *Note*. Les Compagnies de chemin de fer sont soumises, pour la grande et la petite vitesse, à des délais qui peuvent être modifiés par l'autorité supérieure; quarante-huit ou vingt-quatre heures après la remise des colis. La grande vitesse a lieu par trains de voyageurs. Dans la petite vitesse, 125 kilomètres doivent être faits par 24 heures. Voyez, au surplus, les récépissés nouveaux modèles imposés par l'arrêté ministériel du 1er septembre 1856).

(1) Le 30 août 1858, la Cour de Paris a jugé qu'une Compagnie est responsable de l'incendie causé par des flammèches, si, avant la construction du chemin de fer, pouvant exiger l'alignement d'un bâtiment couvert en chaume, elle n'a pas usé de ce droit.

dères; des chemins accessoires; constructions antérieures à la loi de 1845, 539 (1).

SIÉGE SOCIAL. — (Chemins de fer.)
Tome II.

296. Les sociétés de chemins de fer doivent-elles être assignées au siége social de leur établissement? Peuvent-elles être assignées devant le siége social en la personne du chef de leur gare, ou bien peut-on les poursuivre au lieu de la livraison ou de la réception de la marchandise? 426 (2).

SIGNATURE, voyez v° *Lettre de voiture.* — (Transport par terre).

(1) Voyez Paignon, p. 308, 317 et suiv.

(2) Le commandement tendant à saisie exécution ne peut être valablement signifié à une Compagnie de chemin de fer en la personne d'un chef de gare et en un lieu autre que le siége de la Compagnie. (Art. 583 du Code de procédure civile.) Il en doit être ainsi, encore bien que, dans l'instance terminée par le jugement en vertu duquel le commandement a été fait, la Compagnie du chemin de fer se fût, sans protestation, laissé actionner en la personne de ce chef de gare, et représenter par lui. — Cassation, au rapport de M. le conseiller Laveille, et conformément aux conclusions de M. le premier avocat-général de Marnas, de deux jugements du tribunal civil de Dijon. (Chemin de fer de Lyon contre Beauvois; le même contre demoiselle Braillard. — Plaidant, M° Beauvois-Devaux.) (Cour de cass., ch. civile, 27 juillet 1858; *Gazette des Tribunaux*, 28 juillet 1858.)

— Une Compagnie de chemin de fer doit, comme les sociétés de commerce (art. 69, n° 6 du Code de procédure), être assignée au siége de sa maison sociale, à moins qu'elle n'ait établi des agents spéciaux en dehors de ce domicile pour la représenter en justice, auquel cas l'assignation peut être valablement donnée en la personne et au domicile de ces agents. Mais doit-on considérer un chef de gare comme un agent capable de représenter la Compagnie devant les tribunaux, par cela seul qu'à raison de son importance, la gare à laquelle il a été préposé peut être considérée comme une succursale de la Compagnie? Tout importante que soit une gare de chemin de fer, sous le rapport administratif et des transactions qui peuvent s'y conclure avec le public commerçant ou voyageur, il ne s'ensuit pas nécessairement que le préposé qui la dirige ait le pouvoir de représenter la Compagnie en justice, si ce pouvoir ne lui a pas été donné par les statuts ou par acte séparé de la Compagnie. — (Voir arrêt conforme de la chambre civile de la Cour du 27 juillet 1858.) (Cour de cass., ch. des req., 4 août 1858; *Gazette des Tribunaux*, 5 août 1858.)

— La Compagnie du chemin de fer de l'Est est restée obligée, même depuis sa fusion avec le chemin de fer de Strasbourg à Bâle, à avoir un représentant à Mulhouse pour recevoir les assignations qui lui sont délivrées et répondre à ces assignations devant les tribunaux de cet arrondissement, en vertu de l'art. 52 non abrogé du cahier des charges du 16 octobre 1840 de la Compagnie de Strasbourg à Bâle. En conséquence, est valable une assignation donnée au siége social de la

SOIN DE LA MARCHANDISE. — (Chemins de fer.)

Compagnie, à Paris, pour comparaître devant le tribunal d'Agltkirch.—Rejet du pourvoi formé par la Compagnie du chemin de fer de l'Est, contre un arrêt de la Cour de Colmar, du 26 août 1857, rendu au profit du sieur Bernard Rapport de M. le conseiller Brière-Valigny; M. Blanche, avocat général, conclusions conformes. Plaidant, Mᵉ Paul Fabre. (Cour de cass., ch. des req., 30 juin 1858.)

— Il suffit qu'un tribunal déclare qu'une station de chemin de fer, située dans son arrondissement, a une importance qui autorise à la considérer comme une succursale de siége social de la Compagnie concessionnaire, pour qu'il ait droit de décider que la Compagnie a pu être assignée devant lui par un exploit délivré au chef de cette station. Spécialement, a pu être déclarée valable l'assignation donnée à la Compagnie de chemin de fer de l'Est devant le tribunal de commerce de Mulhouse en la personne du chef de cette gare, encore que cette Compagnie n'eût pas constitué dans cette ville un représentant dans les termes de l'article 52 du cahier des charges du 16 octobre 1840, et que cet article oblige, dans cette hypothèse, le demandeur à remettre son exploit au secrétariat général de la préfecture du Haut-Rhin.— Rejet du pourvoi formé par la Compagnie du chemin de fer de l'Est contre un jugement du tribunal de commerce de Mulhouse, du 27 août 1857, qui a validé l'assignation donnée devant ce tribunal par le sieur Oswald à la Compagnie, en la personne du chef de la gare de Mulhouse. M. Brière-Valigny, conseiller rapporteur; M. Blanche, avocat général, conclusions conformes. Plaidant, Mᵉ Paul Fabre. (Cass, civ., 1858.)

— Voyez, contrairement à notre opinion, cass. req., 30 juin 1858; *Gaz. de Trib.*, 2 juillet 1858, et Cour imp. de Lyon, 1ᵉʳ déc 1858; *Moniteur judiciaire de Lyon*, 2 déc. 1858.

STARIES (1), voyez v° *Capitaine*.

SURESTARIES, voyez v° *Capitaine*.

T.

TARIFS PARTICULIERS ET DIFFÉRENTIELS. — (2). (Chemins de fer).

(1) Lorsque la durée des surestaries n'a pas été limitée dans la charte-partie, tous les jours de retard dans le chargement ou le déchargement du navire doivent être considérés comme surestaries et payés comme tels, sans que le capitaine soit foudé à réclamer des contre-surestaries.

Le capitaine qui, après avoir protesté contre le retard apporté au chargement de son navire, reçoit un à-compte sur son fret et signe le connaissement sans réserves, ne se rend pas par là non recevable à réclamer des surestaries. (Trib. de comm. de Marseille, 12 mai 1858; *J. de M.*, 1858, p. 115.)

— Doit être déclaré non recevable dans sa demande en paiement de *surestaries* pour retard apporté dans le chargement, le capitaine qui a signé les connaissements sans réserve et qui n'a fait au lieu de charge aucune protestation. (Trib. de com. de Marseille, 1er juillet 1857; *J. de Marseille*, 36e année, p. 108.)

(2) Une Compagnie de chemins de fer ne peut refuser d'admettre dans les trains postes des colis dont le poids est supérieur à 10 kilog. Elle ne peut réserver pour elle seule le profit du transport. Nous avons déjà indiqué cette décision. V° postes. (Trib. civ. de la Seine, 16 août 1858 ; *Droit*, 19 août 1858.)

— La suppression des traités particuliers n'annule pas ceux déjà existants. (Trib. de com. de la Seine, 10 mai 1858 ; *Droit*, 18 mai 1858.)

— Les traités particuliers par lesquels les chemins de fer ont promis aux expéditeurs qui se sont engagés à leur confier tous leurs transports, de les faire profiter soit des abaissements des tarifs, soit des conditions meilleures qu'ils feraient à d'autres expéditeurs, doivent profiter de ces réductions de tarifs ou de ces conditions meilleures, sans qu'il puisse être apporté aucune modification aux traités particuliers.

Une circulaire ministérielle, par laquelle le ministre avertit une Compagnie de chemin de fer que, par suite d'une mesure générale, il ne sera plus admis par l'administration, à partir d'une époque déterminée, de traités particuliers portant réduction sur les tarifs approuvés, ne saurait avoir pour effet d'annuler, dans aucune de ses dispositions, un traité déjà volontairement souscrit entre les parties contractantes, qui, comme toutes les conventions légalement formées, tient lieu de loi à ceux qui les ont passées. (Paris, 3e ch., 28 avril 1858 ; *Droit*, 4 juin 1858.)

— Les traités faits par les Compagnies de chemins de fer avec des entrepreneurs

de transport, dans le but de leur assurer, moyennant des conditions déterminées, certains avantages ou certaines réductions de tarifs, sont soumis seulement à une communication préalable à l'administration supérieure, et non à une autorisation spéciale de sa part, lorsque le bénéfice en est mis à la disposition des entreprises rivales; l'autorisation n'est nécessaire qu'aux traités destinés à rester exclusifs.

Le juge du fait considère à tort, comme un traité exclusif, celui qu'il reconnaît lui-même avoir été mis à la disposition des autres entreprises de transport, lors même qu'il déclarerait que les conditions imposées par le traité, en échange des avantages concédés par le chemin de fer, ne seraient accessibles qu'aux grandes entreprises. (Cass., ch. civ., 22 février 1858; *Gaz. des Trib.*, 17 mars 1858.)

Voyez trib. de comm. de la Seine, 4 juin 1858; *Droit*, 9 juin 1858.

— Les Compagnies de chemins de fer sont autorisées à percevoir un prix de location du matériel qu'elles dirigent sur les embranchements particuliers, et cela quel qu'ait été leur défaut de réclamation à cet égard pendant de longues années. (*Résolu implicitement*) — Les Compagnies pourraient-elles faire une distinction entre ceux qui sont propriétaires de leur embranchement et ceux qui tiennent le leur à location de la Compagnie? Ces derniers pourraient-ils être favorisés d'une exemption du droit de location du matériel exclusivement aux premiers? (*Résolu négativement par le jugement. La Cour s'est prononcée en fait sur la question.*) (Cour imp. de Lyon, 2e ch., 2 juillet 1858; *Moniteur judiciaire de Lyon*, 17 août 1858.)

(1) Les tarifs soumis à l'autorité et approuvés ne peuvent être attaqués par des tiers devant les tribunaux ordinaires, sous prétexte d'inégalité à eux préjudiciable.

Un traité fait entre une Compagnie de chemin de fer et un négociant ou entrepreneur, ou une autre Compagnie, n'est pas attaquable par les tiers du chef de non-publication, bien qu'il soit articulé que ce traité contient abaissement de tarif. (Cour imp. de Paris (1re ch.), 22 et 26 nov. 1858; *Gaz. des Trib.*, 2 déc. 1858.)

Voyez le nota placé à la fin de la page 744.

(2) Jusqu'en 1850 la télégraphie sous-marine était inconnue. Voici, depuis cette époque, en ne mentionnant pas les grands câbles sous-marins tels que le câble transatlantique et le grand câble méditerranéen, le résumé de toutes les petites lignes subaqueuses. La première de toutes, le câble de Calais à Douvres, créée en 1851, a 24 milles de longueur et 4 fils; traversée du Missisipi à Paduca, même

année, 1 mille, 1 fil; Douvres à Ostende, 1852, 75 milles, 6 fils; Holyhead à Hawk, même année, 65 milles, 1 fil; d'Angleterre en Hollande, 1853, 115 milles, 3 fils; Fort Patrick à Donaghadee, même année, 13 milles, 6 fils; second câble entre les mêmes lieux, même année, autant de fils que pour le premier câble; de Corse en Italie, 1854, 65 milles, 6 fils; de Corse en Sardaigne, même année, 10 milles, 6 fils; Danemark, traversée du grand Belt, même année, 15 milles, 3 fils; traversée du petit Belt, même année, 5 milles, 3 fils; traversée du Sund, 1855, 12 milles, 3 fils; traversée du Frith de Forth (Ecosse), même année, 4 milles, 4 fils, de Varna à Balaclava, à travers la mer Noire, il y avait 1 fil en 1855, 340 milles; de Balaklava à Eupatoria, même année, 60 milles, 1 fil; traversée du Danube à Schumla, même année, 1 mille, 1 fil; traversée du fleuve Saint-Laurent à Quido, même année, 1 fil; traversée du Soland (île de Wight), même année, 3 milles, 4 fils; de Messine à Reggio, 1856, 5 milles, 1 fil; traversée du golfe Saint-Laurent, même année, 74 milles, 1 fil; traversée du détroit de Northumberland (île du Prince Edouard), même année, 10 milles 1/2, 1 fil; traversée du Bosphore, même année, 1 mille, 1 fil; Nouvelle-Ecosse, même année, 3 milles, 3 fils) de Saint-Pétersbourg à Cronstadt, même année, 10 milles, 1 fil; île des Serpents, traversée du Danube, 1857, 6 câbles de 1 mille de longueur; enfin 20 milles de petits câbles traversant des rivières de peu d'importance.

— Voici un projet qui laisse bien loin derrière lui le câble transatlantique; il vient d'être conçu par le chevalier Bonelli, directeur de la télégraphie piémontaise. Il s'agirait de relier Gênes et Buenos-Ayres par un câble sous-marin, et ce travail pourrait être exécuté en quatre ans ans. Le fil, partant de Gênes, toucherait à Marseille, une des îles Baléares, Barcelone, Carthagène, Gibraltar, une des îles du Cap-Vert, Madère, une des îles Canaries, Bahia au Brésil, Pernambuco, Rio-Janeiro, Montevideo, enfin Buenos-Ayres. La plus grande section reliée par le câble serait ainsi de 900 milles, tandis qu'elle est de 3,000 milles entre Terre-Neuve et l'Irlande. Le chevalier Bonelli propose une nouvelle fabrication du fil électrique qui produirait une économie considérable.

TRAITÉS (1), voyez v° *Tarifs particuliers et différentiels.* — (Chemins de fer.)

U.

USAGES MARITIMES ET COMMERCIAUX (2).

(1) Les Compagnies de chemins de fer sont tenues d'exécuter pour elles-mêmes, les règlements qu'elles imposent aux camionneurs étrangers; elles ne peuvent se créer un privilége au préjudice des autres entrepreneurs. (Trib. de com. de la Seine, 4 juin 1858; *Gazette des Tribunaux*, 23 juillet 1858.)

— Est valable la stipulation faite par la Compagnie d'un chemin de fer, même sans réciprocité, de pouvoir résilier un marché passé avec elle, en cas d'infraction constatée de la part de ceux avec lesquels elle a traité, lorsque ce traité a un but d'utilité publique. — Cette stipulation ne peut être considérée comme entachée d'une condition potestative, et n'a rien de contraire à la loi. — Toutefois, lorsque cette stipulation est suivie d'une clause portant que toutes les contestations qui pourraient s'élever entre les parties sur l'exécution du marché seront portées devant le tribunal de commerce, cette stipulation ne peut plus être invoquée par elle, à raison de l'inconciliabilité qu'il y a entre cette stipulation et cette clause, et il appartient à la justice d'apprécier les infractions alléguées par la Compagnie. (Cour imp. de Paris, 5, 6 et 14 août 1858; *Gazette des Tribunaux*, 22 août 1858.)

Lorsqu'une Compagnie est liée par un traité pour toutes les marchandises d'un commerçant (Lait, *verbi gratia*), elle est responsable du préjudice causé, perte de clientèle par suite du retard. (Trib. de com. de la Seine, 23 novembre 1858; *Droit* du 8 décembre 1858).

Voyez le nota placé à la fin de la page 744.

(2) Ces usages sont examinés suivant les diverses questions auxquelles ils se réfèrent dans cet ouvrage; nous les avons cependant groupés, t. I, p. 541 et suiv.

— L'usage du Havre, d'après lequel il n'y a plus lieu à réclamation après l'enlèvement de la marchandise, ne peut être invoqué lorsque les réclamations sont basées sur une faute commise lors de l'expédition des marchandises à l'étranger, ou sur un vice caché qui n'a pu être reconnu par les acheteurs qu'au moment de l'entrée des marchandises dans leurs magasins. En pareil cas, les acheteurs sont fondés à réclamer, lorsqu'ils agissent aussitôt après la découverte de la fraude ou du vice caché.

Il en est ainsi alors même que la vente aurait été faite *qualité vue et agréée.* (Cour imp. de Rouen. 28 avril 1858. — Guerrand. *Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Havre*, t. IV, p. 217, sept. et octobre 1858.)

V.

VALEUR DE LA PERTE, voyez v° *Messageries; Responsabilité.* — (Transport par terre.)

VENDEUR, voyez v[is] *Fin de non-recevoir* et *Prescription.* — (Transport par terre.)

VENTE MARITIME (1).

(1) D'après l'usage de la place du Havre, lorsque, dans une vente de marchandises à livrer par un navire désigné, le vendeur a stipulé qu'il vendait *tout et autant que les marchandises se trouveront à bord à son adresse*, la vente est soumise par là à une condition suspensive, à savoir que le navire apportera au port de livraison les marchandises promises à l'adresse du vendeur. De telle sorte que si le navire n'apporte pas les marchandises à l'adresse du vendeur, la vente se trouve non avenue et l'acheteur ne peut contraindre le vendeur à l'exécution du marché, ni lui demander de dommages-intérêts pour défaut de livraison.

Au cas d'une pareille vente, le vendeur n'est, d'ailleurs, pas tenu de justifier de l'impossibilité de charger la marchandise vendue ; car l'acheteur, en acceptant la clause *tout et autant que la marchandise se trouvera à bord*, a dispensé son vendeur de ne pas livrer, si les envoyeurs de celui-ci ne lui expédient pas la marchandise et a subordonné la réalisation de la vente à l'envoi que les correspondants du vendeur sont libres de faire ou de ne pas faire.

La circonstance que, dans un marché de cette nature, il aurait été dit que le navire désigné était attendu d'un port déterminé, ne change pas le caractère de la vente et ne confère à l'acheteur aucun droit contre le vendeur pour défaut de livraison, au cas où les marchandises ne se sont pas trouvées à bord, alors même qu'au moment du marché, le navire eût été encore en cours de route pour son port de charge, si l'acheteur a eu connaissance que le navire ne pouvait réellement pas être arrivé. (Trib. de comm. du Havre, 22 mars 1858 ; *Journal du Havre*, 23 mars 1858.)

— La Cour de cassation vient de rejeter un pourvoi contre un arrêt de Rouen qui fait profiter le vendeur seul de la diminution des droits survenus dans une vente à l'acquitté. (15 novembre 1858 ; *Droit*, 19 novembre 1858.)

— Encore bien que l'acheteur d'une marchandise l'ait reçue sans protesta-

tion, qu'il l'ait placée dans ses magasins et qu'il ait payé le fret au capitaine qui la lui a apportée, cet acheteur n'en est pas moins toujours recevable à former des réclamations contre son vendeur, relativement à la qualité de la marchandise pour le compte du vendeur, s'il s'agit des défauts cachés de la marchandise.

En pareille matière ne peuvent s'appliquer les fins de non-recevoir des articles 105 et 106 du Code de commerce; ces fins de non-recevoir ne peuvent, en effet, concerner les rapports du vendeur et de l'acheteur.

L'acheteur est donc, sans qu'on puisse lui opposer une fin de non-recevoir tirée de la réception de la marchandise, de son emmagasinage et du paiement du fret, toujours recevable à réclamer contre son vendeur; mais il faut cependant que ses réclamations se produisent dans un délai assez rapproché pour qu'on ne puisse pas supposer de sa part une acceptation définitive de la marchandise. — Ses réclamations sont particulièrement recevables lorsque des pourparlers ont eu lieu entre lui et le vendeur, et si le vendeur a lui-même proposé une expertise pour vérifier la qualité de la marchandise. (Cour imp. de Rouen, 1re ch., 17 fév. 1858. Guerraud, *Recueil de Jurisp. com. et marit. du Havre*, t. IV, p. 253.)

— Lorsqu'une vente de colzas a eu lieu, l'acheteur n'est pas tenu de fournir au vendeur les sacs pour obtenir livraison de la marchandise en gare. (Rouen, 30 août 1858; *Droit*, 12 septembre 1858.)

— En matière de ventes commerciales, on ne doit s'attacher strictement à la rigueur du droit ni à la lettre des conventions; il faut aussi consulter l'équité et l'on doit régler le sort d'une vente commerciale d'après l'équité plutôt que d'après le droit ou les conventions, si l'intention commune des parties contractantes permet aux juges de se prononcer ainsi. — Ainsi, et alors même qu'une vente de marchandises à livrer aurait été faite qualité telle quelle, l'acheteur ne peut être tenu de recevoir les marchandises faisant l'objet du marché, si ces marchandises sont tout à fait différentes des marchandises de même nature qui sont dans le commerce, ou qui sont ordinairement importées du lieu de provenance dans port où le marché a été conclu, si ces marchandises ne peuvent être considérées que comme des marchandises hors de cours et en dehors de celles que l'on vend habituellement, et si enfin les parties paraissent n'avoir pas eu en vue les marchandises offertes en livraison, mais avoir entendu traiter de marchandises différentes. En pareil cas, la vente doit être résiliée purement et simplement, nonobstant l'obligation prise par l'acheteur de recevoir qualité telle quelle. (Trib. de commerce du Havre, 28 août 1858, *Rec. de jurisp. comm. et marit. du Havre*, 1858, t. IV, p. 225.)

— Lorsqu'une lettre de change a été tirée d'Amérique sur France, ce n'est pas la loi américaine qu'il faut appliquer à l'égard du tiré, mais la loi française.

Au cas d'une lettre de change ainsi tirée d'Amérique sur France et protestée faute d'acceptation, le tiré qui offre par la suite de payer la lettre de change à son échéance ne peut être tenu de payer aucun rechange, alors même que la lettre de change aurait été retournée en Amérique après le protêt faute d'acceptation, et que, d'après la loi ou les usages américains, un dédommagement ou rechange de 10 p. 100 serait dû sur toute traite protestée faute d'acceptation.

S'il est vrai que, d'après l'article 120 du Code de commerce, les endosseurs et le tireur sont tenus, sur la notification du protêt faute d'acceptation, de donner

caution pour assurer le paiement de la lettre de change à son échéance ou d'en effectuer le remboursement avec les frais de protêt et *de rechange*, cette dernière disposition ne peut s'appliquer cependant qu'au cas où il n'y a pas eu libération de titre, mais une simple dénonciation de protêt pour conserver le recours des tiers porteurs contre leurs cédants.

Le tiré ne peut donc, en aucune manière, être tenu de payer un rechange dans ce dernier cas, et il doit en être ainsi, surtout lorsque la traite a été fournie à l'encontre d'un chargement et que les tiers porteurs saisis du connaissement se sont fait délivrer le chargement qui, entre leurs mains et jusqu'à l'échéance de la traite, tenait lieu de caution de son paiement.

Il n'est pas d'usage au Havre, pour les traites américaines protestées faute d'acceptation, de renvoyer aussitôt ces traites avec un rechange de 10 p. 100. Il y est d'usage, au contraire, en exécution même de la loi française, de conserver la traite jusqu'à son échéance, de se borner à dénoncer aux endosseurs et au tireur le protêt faute d'acceptation, de leur demander caution, et de ne retourner la traite avec rechange qu'après le protêt faute de paiement.

Le négociant qui a donné l'ordre de faire un achat pour son compte ne peut refuser les marchandises qui lui sont offertes en exécution de sa commission, encore bien qu'il ait donné contre-ordre aux agents de son commissionnaire, et que ceux-ci aient mis du retard à expédier le contre-ordre, si, en définitive, le contre-ordre, en le supposant expédié dans le délai prescrit, ou au moment même où il eût été possible de l'expédier, ne serait parvenu au commissionnaire que lorsque l'achat était déjà opéré. (Trib. de com. du Havre, 5 juillet 1858. Guerrand, *Rec. de jurisp. com. et marit. du Havre*, 1858, t. IV, p. 153.)

— A Bordeaux, on suit la règle du Havre pour la *réfaction*. (Bordeaux, 7 juillet 1857. *J. d. Arrêts de Bordeaux*, par M. Brives-Cazes, t. XXXII, 317.)

(1) Voy. arrêt de Paris du 17 décembre 1858 (*droit* du 26 décembre 1858).

(1) Le consignataire qui a pris réception d'une marchandise transportée par mer et en a remis le connaissement, sans réserves ni protestation, est non-recevable à réclamer contre la Compagnie de transport à raison d'un déficit constaté dans le contenu du colis et résultant de soustraction frauduleuse, même lorsque la constatation de ce déficit a eu lieu dans les magasins de la douane où le colis a été directement transporté en sortant de ceux de la Compagnie, si, du reste, les traces de la soustraction étaient apparentes au moment de la réception. — La fin de non recevoir établie par l'art. 435 C. comm. contre l'action pour dommage arrivé à la marchandise, lorsque celle-ci a été reçue sans protestation n'est pas applicable au cas où il s'agit d'un déficit dans la quantité des marchandises délivrées. (Trib. de comm. de Marseille, 17 juin 1858, *Journ. de Marseille*, 36e vol., p. 256.)

(1) Voyez Paignon, p. 137.

NOTA. — Voici ce qui a été jugé par la Cour de Paris, le 15 décembre 1858 (*Gazette des Tribunaux* du 6 janvier 1859), sur les traités particuliers.

Les traités particuliers faits par les Compagnies de chemins de fer avec les expéditeurs doivent être exécutés vis-à-vis des tiers qui le réclament, avec tous les avantages qu'ils comportent au profit des traitants, nonobstant les réductions de prix résultant des tarifs généraux survenus pendant le cours des traités.

Ces traités ne peuvent, en effet, cesser d'être invoqués par les tiers qu'autant que les avantages promis aux expéditeurs seraient devenus la règle générale au moyen de tarifs homologués par l'autorité.

La décision de l'autorité disposant que les traités particuliers intervenus entre les expéditeurs et les Compagnies cesseront d'avoir leur effet à un moment déterminé, faute de quoi la réduction de prix consentie par ces traités serait déclarée applicable à tous les expéditeurs sans condition, n'enlève aux expéditeurs le droit de réclamer les avantages de ces traités que lorsque cette décision est réellement exécutée, et que les traités ont cessé d'avoir leur effet.

La demande d'un expéditeur afin de profiter des avantages consentis par les Compagnies à un autre expéditeur, fixe l'époque à partir de laquelle ces avantages doivent lui être concédés, cette demande ne pouvant avoir un effet rétroactif.

— La même Cour a décidé, le 28 décembre 1858, qu'un chemin de fer peut, en exécution de son cahier des charges, abaisser ses tarifs pour le parcours partiel de sa voie d'un lieu déterminé à un autre. En pareil cas, un commissionnaire d'une localité intermédiaire ne peut exiger l'expédition de ses marchandises à un prix simplement proportionnel à celui établi par le tarif réduit.

FIN DE LA TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES CONTENUES DANS LES DEUX VOLUMES.

Ex. j. lib.

